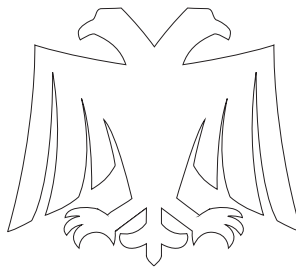


# HANSISCHE STUDIEN

HERAUSGEGEBEN  
VOM  
HANSISCHEN GESCHICHTSVEREIN

BAND XXIX



2020

c a l l i d u s .



# Alles im Fluss

Menschen, Waren, Häfen auf den Wasserwegen  
vom Rhein bis zur Weichsel

herausgegeben von

Rudolf Holbach und Stephan Selzer

2020

c a l l i d u s .

Gedruckt mit freundlicher Unterstützung der Sparkasse Duisburg  
und der Duisburger Hafen AG.



## Impressum

© 2020 callidus. Verlag wissenschaftlicher Publikationen  
Alle Rechte vorbehalten. 1. Auflage

Kein Teil des Werks darf in irgendeiner Form (durch Fotografie, Mikrofilm oder ein anderes Verfahren) ohne schriftliche Genehmigung des Autors reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden.

Redaktion  
Rudolf Holbach, Stephan Selzer

Umschlagfoto  
Stecknitzkanal 1610, Archiv der Hansestadt Lübeck 3.2-1.3/1 Reichskammergericht, S. 6

Verlag / Gesamtherstellung  
callidus. Verlag wissenschaftlicher Publikationen, Wismar

Printed in the EU, 2020  
ISSN 1617-061X  
ISBN 978-3-940677-74-7

# Inhalt

## Vorwort

Zum Thema und Ablauf der Tagung .....	VII
Zum Tagungsort: Duisburg und die Hanse .....	IX

## Aufsätze

### I. Einleitung

Rudolf Holbach	
Alles im Fluss. Eine Einführung in das Tagungsthema .....	1

### II. Der Rhein

Franz Irsigler	
Hansehandel auf dem Rhein im Hoch- und Spätmittelalter .....	15

Friedrich Pfeiffer	
<i>halden wij die oirdinancij, so sullen wij uwer gnaden toll verderven</i>	
Zollerhebung am Rhein um 1500:	
Norm, Praxis und Transaktionskosten im Diskurs .....	35

Rudolf A. A. Bosch	
Infrastruktur, wirtschaftliche Institutionen und Handel	
zwischen Zuiderzee, IJssel und Rhein, ca. 1250–1550 .....	61

### III. Weser, Elbe, Oder, Weichsel

Ulrich Weidinger	
Die ‚Schlachten‘ an der Weser: Städtische Häfen als	
zentrale Bezugspunkte des Flussverkehrs (14.–16. Jahrhundert) .....	83

Ortwin Pelc	
Die Elbe. Handelsweg vom 13. bis 17. Jahrhundert .....	105

Sascha Bütow	
<i>ein schiffrich wasser und des reichs frye strasse</i>	
Die Oder als hansischer Verkehrsweg vom 13. bis zum 16. Jahrhundert .....	125

Robert Domżał	
Schifffahrt an der unteren Weichsel im Mittelalter.....	155

#### IV. Kleine Flüsse

Niels Petersen	
Salz-Wasser. Wasserbau und Schifffahrt im Hinterland zwischen Hamburg, Lübeck und Lüneburg .....	165

Henning Steinführer	
Die Bedeutung der Oker für den Braunschweiger Fernhandel im Mittelalter.....	185

#### V. Edition

Klaus-Joachim Lorenzen-Schmidt (†)	
Hamburgs Oberelbeschiffer um 1500. Das Buch der Jacobi-Bruderschaft der aufwärtsfahrenden Schiffer (1429–1537).....	205

#### VI. Zusammenfassung

Stephan Selzer	
Staufstufen aus Worten und Buchstaben. Bemerkungen am Ende der Tagung .....	237

Register .....	249
Abbildungsverzeichnis .....	256
Verzeichnis der Autoren .....	258

## Vorwort

### Zu Thema und Ablauf der Tagung

Seit seiner Gründung vor 150 Jahren gehört es zur Tradition des Hansischen Geschichtsvereins, die Jahrestagungen an wechselnden Orten abzuhalten, die einstmals der mittelalterlichen Hanse zugehörig oder zugewandt waren. Dabei schneiden sich bei der Themenwahl zuweilen der Wissensdurst aktueller Hanseforschung und die Interessenlage der ausrichtenden Stadt in recht günstiger Weise. Dies war der Fall bei der 133. Pflingsttagung, die vom 5. bis 8. Juni 2017 in Duisburg stattfinden konnte. Mit Blick auf den Rhein sprachen an zwei Tagen neun Referenten sowie die beiden Organisatoren unter dem Oberthema „Alles im Fluss. Menschen, Waren, Häfen auf den Wasserwegen vom Rhein bis zur Weichsel“. Die Flussbezogenheit der Hanseforschung ließ sich auf einer Exkursion in den Duisburger Hafen erfahren. Über Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft der Duisburger Hafenwirtschaft informierte eine öffentliche Abendveranstaltung.

Es gehört zu den angenehmen Pflichten von Tagungsorganisatoren allen Referenten, dafür danken zu können, dass sie in ihren oftmals drängenden Dienstgeschäften und zeitintensiven beruflichen Verpflichtungen es dennoch ermöglicht haben, dass vorliegender Sammelband die auf der Tagung gehaltenen Referate vollständig versammelt. Die Reihenfolge der Aufsätze entspricht dem Tagungsprogramm. Hinzugekommen ist eine Edition aus dem Nachlass von Klaus-Joachim Lorenzen-Schmidt († 2015), die den im Tagungsgespräch mehrfach formulierten Wunsch, einschlägige Quellen zur Flussgeschichte im Hanseraum zu publizieren, zumindest teilweise erfüllt.

Unser erster Dank gilt dem Landesarchiv Nordrhein-Westfalen, Abteilung Rheinland, als Hausherr und Mitveranstalter. Als Mäzene hansischer Wissenschaft steuerten finanzielle Mittel in erfreulicher Höhe bei die Sparkasse Duisburg sowie die Duisburger Hafen AG. Für den reibungslosen Ablauf der Tagung vor Ort engagierte sich Dr. Norbert Fabian (Duisburg).

Die Vorbereitung des Sammelbandes lag an der Helmut-Schmidt-Universität/Universität der Bundeswehr (Hamburg) in den geschickten Händen von Verena Spilcke-Liss, M. A. Der callidus. Verlag (Wismar) hat sich der Reihe der Hansischen Studien mit Sorgfalt und Präzision angenommen. Die kostenlose Abdruckgenehmigung der diesen Band begleitenden Abbildungen verdanken wir den Inhabern der Bildrechte.

Rudolf Holbach und Stephan Selzer  
Oldenburg und Hamburg, im Frühjahr 2020





## Zum Tagungsort: Duisburg und die Hanse

Mitglied der Hanse war Duisburg zweifelsfrei. Erstmals quellenmäßig belegt ist dies 1392 durch ein Schreiben Duisburgs an Dortmund mit der Bitte, für die Wiederaufnahme in die Hanse einzutreten, „da unsere Stadt seit alters in der Hanse der östlichen Städte gewesen ist.“ Daraufhin wird Duisburg wieder Mitglied der Hanse und bleibt es bis ins 16. Jahrhundert. Die Stadt lag zugleich am Hellweg, der die wichtigste Handelsverbindung zu Lande zwischen West- und Osteuropa war. Der angesehene Duisburger Fern- und Rheinhändler Derick Tybis gehörte zu den Hansekauffleuten, die 1533 im Londoner Hansekontor Stalhof von dem Maler Hans Holbein dem Jüngeren eindrucksvoll porträtiert wurden. Zum letzten Mal nimmt ein Duisburger Aktenstück von 1579 auf die Mitgliedschaft in der Hanse Bezug. Auch danach dürfte die Stadt jedoch noch eine Zeitlang der Hanse angehört haben. Warum aber spielte Duisburg trotz seiner verkehrsgünstigen Lage nahe der Mündung der Ruhr in den Rhein und am Hellweg nicht eine bedeutendere Rolle? Ein relevanter Faktor war die Rheinverlagerung um 1000 n. Chr. Sie ermöglichte zwar über einen längeren Zeitraum die leichtere Be- und Entladung von Schiffen im ruhigen Wasser des Rheinaltarms. Als dieser aber etwa 300 Jahre später verlandete, war der alte Duisburger Rheinhafen zunehmend nicht mehr mit größeren Schiffen zu erreichen. Erst seit der Industrialisierung liegt Duisburg wieder unmittelbar am Rhein, da die großen Stahlwerke im 19. Jahrhundert am Rheinufer und in die Rheinauen gebaut wurden. Durch die Eingemeindung Ruhrorts und seines u. a. in tote Flussarme gebauten Hafens entwickelte sich Duisburg als bedeutende Industrie- und Binnenhafenstadt. Der neue Duisburg-Ruhrorter Hafen ist der größte und weiterhin expandierende Binnenhafen Europas und die Logistik und die Industrie sind entscheidende Säulen der Duisburger Wirtschaft.

Norbert Fabian  
Duisburg



## Alles im Fluss. Eine Einführung in das Tagungsthema\*

Rudolf Holbach

*Darnach kamen wir gen Köln. Und jm schiff verzehret ich 9 mehr i weißpfenning und 4 pfenning umb obs. Zu Cöln hab ich außgeben 7 weißpfenning, auß zuladen, und den schiffknechten 14 heller.*<sup>1</sup> Einer der Menschen, die auf dem Fluss verkehrten, war zusammen mit seiner Frau im Jahre 1520 Albrecht Dürer, der ausführlich über die Reise von Nürnberg in die Niederlande berichtet hat. Wir erfahren von ihm einiges über die Bedingungen des Unterwegsseins, über die Routen zu Wasser und zu Lande, über Tagesentfernungen und Anlegestellen, über Schiffe und die Verköstigung an Bord, über Zollstätten und anderes mehr. Dürer hatte mit seinem Ruf als Künstler, mit seinen Verbindungen und über die Schenkung von mitgeführten Werken den unschätzbaren Vorteil, sich die örtlichen Herrschaftsträger und Honoratioren gewogen machen zu können. Er wies so auch immer wieder den vom Bischof von Bamberg ausgestellten Zollbrief<sup>2</sup> und Empfehlungsbriefe vor, um unerwünschten Abgaben zu entgehen.<sup>3</sup> Die Schwierigkeiten bei der Durchfahrt werden gleichwohl deutlich, wenn er am Trierer Zoll in Boppard schriftlich erklären musste, keine gemeine Kaufmannsware mit sich zu führen.<sup>4</sup>

Wenn Dürer bemerkt, dass er von Frankfurt nach Mainz mit dem Frühschiff und von dort mit dem Kölner Schiff weitergefahren sei,<sup>5</sup> ist dies zugleich ein Hinweis darauf, welch intensiver und regelmäßiger Verkehr zu dieser Zeit auf Rhein und Main herrschte.<sup>6</sup> Gerade der Rhein besaß als Wasserweg zwischen Süden und Norden von alters her eine herausragende wirtschaftliche Bedeutung und hat sie bis heute bewahrt. Er war aber bekanntlich nicht nur ein Reiseweg für Herrschaftsträger, Pilger

---

\* Der Text entspricht weitgehend den einleitenden Worten zur Pflingsttagung 2017 und wurde für die Druckfassung mit den notwendigen Anmerkungen versehen.

<sup>1</sup> Dürer. Schriftlicher Nachlass, hg. von Hans RUPPRICH, Bd. 1, Berlin 1956, S. 150.

<sup>2</sup> Ebd., S. 148.

<sup>3</sup> Ebd., S. 148–150.

<sup>4</sup> Ebd., S. 150.

<sup>5</sup> Ebd., S. 149.

<sup>6</sup> Dazu auch: Otto VOLK, *Wirtschaft und Gesellschaft am Mittelrhein vom 12. bis zum 16. Jahrhundert* (Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Nassau 63), Wiesbaden 1998, S. 460–467.

und andere Reisende und ein „Strom der Händler“, wie sich ein Abschnitt innerhalb der von Marie-Louise von Plessen herausgegebenen Flussbiografie nennt.<sup>7</sup> Vielmehr wurde speziell er Gegenstand romantischer Verklärung und nationales Symbol.<sup>8</sup> Die Rheinlande galten für Friedrich List (1789–1846) gar als „des deutschen Ochsen Lendenstück“, während der Nordosten nur „eine halb ungenießbare, halb magere, rauhe Zugabe des kargen Fleischers“ sei.<sup>9</sup> „Du Städtebauer, Frachenträger“, so schrieb bereits unter Betonung der siedlungsfördernden Kraft des Wassers<sup>10</sup> Joost van den Vondel 1629 über den Rheinstrom und bezeichnete ihn zugleich als „Herzader von Europens Blut“.<sup>11</sup>

Es ist somit kein Wunder, dass gerade der Rhein in der Forschung unterschiedlicher Disziplinen und in der Rezeption europäischer Flussgeschichte besondere Aufmerksamkeit erfahren hat.<sup>12</sup> Als bekanntes älteres Werk, das zugleich die deutsch-französische Vergangenheit widerspiegelt, sei hier nur das Buch „Le Rhin. Problèmes d’histoire et d’économie“ von Albert Demangeon und Lucien Febvre aus dem Jahre 1931 bzw. 1935 genannt.<sup>13</sup> Das Thema des Wassers in der Geschichte scheint jedoch insgesamt gerade eine Konjunktur zu erleben, und es ist daher kein Zufall, dass in jüngerer Zeit neben Werken über das Meer, über Küsten und Deiche<sup>14</sup> eben auch eine Reihe von Sammelbänden über diverse europäische Flüsse und Ströme und sogenannte Flussbiografien mit

---

<sup>7</sup> Der Rhein. Eine europäische Flussbiografie, hg. von der Kunst- und Ausstellungshalle der Bundesrepublik Deutschland und Marie-Louise von PLESSEN, München u. a. 2016, S. 118–133. In unserem Kontext speziell: Franz IRSIGLER, Der Rhein als Handelsstraße im späten Mittelalter, in: Wirtschaft an Rhein und Mosel. Von den Römern bis ins 19. Jahrhundert, hg. von Franz J. FELTEN, Stuttgart 2010, S. 33–55.

<sup>8</sup> Rhein Flussbiografie (wie Anm. 7), bes. S. 196–291; Gertrude CEPL-KAUFMANN, Antje JOHANNING, Mythos Rhein. Kulturgeschichte eines Stromes, Darmstadt 2003.

<sup>9</sup> Der Rhein. Ein literarischer Reiseführer, hg. von Antje CEPL-KAUFMANN, Hella-Sabrina LANGE, Darmstadt 2006, S. 187.

<sup>10</sup> Die Rolle von Flussufern für die Bildung von Märkten, aus denen sich später Hafenstädte entwickelten, geht bis in die Eisenzeit zurück; Detlef ELLMERS, Frühe Schifffahrt auf Ober- und Mittelweser und ihren Nebenflüssen. Neue Forschungsergebnisse der Schiffsarchäologie, in: Schifffahrt, Handel, Häfen. Beiträge zur Geschichte der Schifffahrt auf Weser und Mittellandkanal, hg. von Jutta BACHMANN, Helmut HARTMANN, Minden 1987, S. 17–50, hier bes. S. 30 und 37.

<sup>11</sup> Literarischer Reiseführer (wie Anm. 9), S. 9 f.; CEPL-KAUFMANN, JOHANNING, Mythos Rhein (wie Anm. 8), S. 105.

<sup>12</sup> Z. B. Georg HÖLSCHER, Das Buch vom Rhein. Eine Schilderung des Rheinstromes und seiner Ufer von den Quellen bis zum Meere unter besonderer Berücksichtigung seiner 2000jährigen Geschichte, Köln 1927; Paul HÜBNER, Der Rhein. Von den Quellen bis zu den Mündungen, Frankfurt am Main 1974; Horst Johannes TÜMMERS, Der Rhein. Ein europäischer Fluss und seine Geschichte, München 1994; Thomas ETZEMÜLLER, Romantischer Rhein – eiserner Rhein: ein Fluss als imaginary landscape der Moderne, in: HZ 295, 2012, S. 390–424.

<sup>13</sup> Lucien FEBVRE, Der Rhein und seine Geschichte, hg., übers. und mit einem Nachwort von Peter SCHÖTTLER, Frankfurt am Main u. a. 1995. Erschien 1931 als Festschrift für eine Straßburger Bank, 1935 in erweiterter Fassung im Handel.

<sup>14</sup> Mit Flussbezug etwa: Norbert FISCHER, Der wilde und der gezähmte Fluss. Zur Geschichte der Deiche an der Oste (Schriftenreihe des Landschaftsverbandes der ehemaligen Herzogtümer Bremen und Verden 37), Stade 2011; Michael EHRHARDT, „Des Landes Ufer zu schützen“. Zur Geschichte der Deiche an der Unterweser (Schriftenreihe des Landschaftsverbandes der ehemaligen Herzogtümer Bremen und Verden 43), Stade 2015.

kulturgeschichtlichen Schwerpunkten erschienen sind.<sup>15</sup> Das Thema Flüsse auf einer Pfingsttagung des Hansischen Geschichtsvereins war und ist somit durchaus aktuell und zugleich in anderer Hinsicht angezeigt. Denn da in der hansehistorischen Wahrnehmung der Vergangenheit in erster Linie der Seehandel eine Rolle spielte – „Hansegeschichte ist meerbezogen und meerbedingt“ hieß es ja bei Fritz Rörig<sup>16</sup> – wurden die Flüsse als Zubringer zwar immer mit bedacht, speziell solche im Mündungsbereich von Nord- und Ostsee. Ein eigenes stärkeres Gewicht in der Hanseforschung blieb ihnen aber von Ausnahmen wie dem Rhein abgesehen doch längere Zeit verwehrt, und ihre Handelsbedeutung wurde – gerade was kleinere Wasserläufe betrifft – allenfalls in der Regionalforschung sowie in speziellen Disziplinen wie der Schifffahrtsgeschichte und Nachbarwissenschaften wie der Archäologie und historischen Geografie wahrgenommen. Vor einem solchen Hintergrund erschien es mit Blick auf das hansische Handelsgeschehen jedenfalls sinnvoll, sich etwas intensiver mit den Wasserwegen im Binnenland zu befassen.

Wenn dazu der Tagungsort Duisburg den Anlass bot, musste und sollte der Rhein als Verkehrsader für das „industrielle Rückgrat“ Europas im Mittelalter<sup>17</sup> zwischen Flandern, den weiteren Niederlanden und Italien eine gebührende Rolle einnehmen und zum Gegenstand einer Sektion werden. Dabei ergab sich gleich im ersten Beitrag von Franz Irsigler über den Hansehandel auf dem Rhein erneut die Frage nach dem Charakter dieser Art des Handels und der Abgrenzung des Hansischen vom Nichthansischen. Ob sich eine solche Trennung vollziehen lässt und angesichts des komplizierten, miteinander verwobenen regionalen wie weitgespannten europäischen Handelsgeschehens überhaupt sinnvoll erscheint, sei hier indessen nicht diskutiert. In vielen Fällen dürfte sich wohl eher ein pragmatischer Zugriff von einzelnen Transportwegen, Standorten, Akteuren, Waren und wirtschaftlichen, herrschaftlichen und rechtlichen Problemen aus empfehlen, wenngleich die Hanse als Hintergrund immer mit zu bedenken bleibt.

Wichtig erschien es jedenfalls, sich im hansischen Zusammenhang nicht nur mit dem Rhein, sondern in größerem Rahmen zum Zwecke des Vergleichs auch mit anderen Flüssen im hansischen Wirtschaftsraum zu befassen, speziell durch Ulrich Weidinger, Ortwin Pelc, Sascha Bütow und Robert Domżał mit der Weser, Elbe,

---

<sup>15</sup> Z. B.: Flüsse in Norddeutschland. Zu ihrer Geschichte vom Mittelalter bis zur Gegenwart, hg. von Norbert FISCHER, Ortwin PELC (Schriftenreihe des Landschaftsverbandes der ehemaligen Herzogtümer Bremen und Verden 41), Neumünster 2013; Die Isar. Ein Lebenslauf, hg. von Marie-Louise VON PLESSEN, München <sup>2</sup>1985; Die Elbe. Ein Lebenslauf. Život řeky Labe. Eine Ausstellung des Deutschen Historischen Museums Berlin in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Hygiene-Museum Dresden, Berlin 1992; Uwe RADA, Die Oder. Lebenslauf eines Flusses, München 2009; DERS., Die Memel. Kulturgeschichte eines europäischen Stromes, München 2010; Claudio MAGRIS, Donau. Biografie eines Flusses (dtv 34418), München <sup>10</sup>2016; Peter ACKROYD, Die Themse. Biographie eines Flusses, München 2008.

<sup>16</sup> Fritz RÖRIG, Das Meer und das europäische Mittelalter, in: DERS., Wirtschaftskräfte im Mittelalter. Abhandlungen zur Stadt- und Hansegeschichte, hg. von Paul KAEGBEIN, Wien u. a. <sup>2</sup>1971, S. 638–657, hier S. 638; zur kritischen Sicht Rörigs allg. zuletzt Ulrike FÖRSTER, Untersuchungen zum Hansebild Fritz Rörigs, in: HGBll. 135, 2017, S. 115–183.

<sup>17</sup> Die Formulierung vom „industrial backbone“ findet sich bei Domenico SELLA, European industries 1500–1700, in: The Fontana Economic History of Europe. The Sixteenth and Seventeenth Centuries, hg. von Carlo M. CIPOLLA, Glasgow 1974, S. 413.

Oder und Weichsel, aber auch mit kleineren Wasserläufen im Hinterland, ohne alle berücksichtigen zu können. Dass Ruhr oder Lippe<sup>18</sup>, Ems<sup>19</sup>, Hunte<sup>20</sup>, Aller und Leine<sup>21</sup>, die Saale<sup>22</sup>, Havel und Spree<sup>23</sup>, die Sude und Schaale<sup>24</sup>, die Schwinge<sup>25</sup>, die Eider<sup>26</sup>, die Trave und Wakenitz<sup>27</sup>, die Warnow<sup>28</sup>, die Peene<sup>29</sup>, die Ihna,<sup>30</sup> die Nogat<sup>31</sup> und auch weitere größere sowie kleinere Wasserläufe von der Maas bis zur Düna ebenso Aufmerksamkeit verdienten, liegt auf der Hand, auch wenn z. T. nur eingeschränkt eine Schifffahrt möglich war. Insgesamt könnte es eine Aufgabe des Vergleichs sein, mit Blick auf den hansischen und sonstigen Handel und Verkehr und auf die Bedingungen hierfür Stadt- und Flussbeziehungstypologien unter Berücksichtigung unterschiedlicher Kriterien wie der natürlichen Gegebenheiten, ökonomischen Ressourcen in der Umgebung, der Siedlungsdichte und herrschaftlichen Verhältnisse (z. B. mit Blick auf Flüsse als Grenzen) zu erstellen.

---

<sup>18</sup> Theodor ILGEN, War die Lippe im Mittelalter ein Schifffahrtsweg von erheblicher Bedeutung?, in: Mitteilungen der Altertums-Kommission für Westfalen 2, 1901, S. 21–35; ansonsten etwa: Martin ECKOLDT, Die Ruhr, in: Flüsse und Kanäle. Die Geschichte der deutschen Wasserstraßen, hg. von Martin ECKOLDT, Hamburg 1998, S. 105–110; DERS., Die Lippe, ebd., S. 111–113.

<sup>19</sup> DERS., Die Ems, ebd., S. 123–128; Detlev ELLMERS, Wege und Transport: Wasser, in: Stadt im Wandel. Kunst und Kultur des Bürgertums in Norddeutschland 1150–1550, hg. von Cord MECKSEPER, Ausstellungskatalog Bd. 3, Stuttgart u. a. 1985, S. 243–255, hier S. 246 f.

<sup>20</sup> Hans ROHDE, Die Nebenflüsse der Unterweser, in: Flüsse und Kanäle (wie Anm. 18), S. 168–172, hier S. 171 f.; Paul WEGNER, Die mittelalterliche Flußschifffahrt im Wesergebiet, in: HGBll. 19, 1913, S. 93–161, hier S. 150–157.

<sup>21</sup> Martin ECKOLDT, Hans-Georg BRAUN, Die Aller mit Leine und Oker, in: Flüsse und Kanäle (wie Anm. 18), S. 163–167.

<sup>22</sup> Hans-Joachim UHLEMANN, Martin ECKOLDT, Die Saale mit Unstrut und Weißer Elster sowie Elster-Saale-Kanal, ebd., S. 201–208; Jürgen LAUBNER, Die Saale. Eine deutsche Kulturlandschaft, in: Flüsse in Deutschland, hg. von Uwe A. OSTER, Darmstadt 2007, S. 81–90, bes. S. 89.

<sup>23</sup> Uwe A. OSTER, Havel und Spree – Flüssepaar im märkischen Sand, ebd., S. 53–70, bes. S. 59; Hans-Joachim UHLEMANN, Die Havel, die Spree und die Kanalverbindungen zwischen den Flussgebieten, in: Flüsse und Kanäle (wie Anm. 18), S. 209–228; Sascha BÜTOW, Straßen im Fluss. Schifffahrt, Flussnutzung und der lange Wandel der Verkehrsinfrastruktur in der Mark Brandenburg und der Niederlausitz vom 13. bis zum 16. Jahrhundert (Studien zur brandenburgischen und vergleichenden Landesgeschichte 18), Berlin 2015.

<sup>24</sup> Hans-Joachim UHLEMANN, Martin ECKOLDT, Kleine Nebenflüsse der Elbe oberhalb des Tidegebietes, in: Flüsse und Kanäle (wie Anm. 18), S. 232–236, hier S. 232.

<sup>25</sup> Christina DEGGIM, Andreas SCHÄFER, Die Schwinge und die Schwedenschanze. Historische und archäologische Aspekte eines Flusses im Elbe-Weser-Raum, in: Flüsse in Norddeutschland (wie Anm. 15), S. 319–360.

<sup>26</sup> Hans ROHDE, Die Eider und die Treene, in: Flüsse und Kanäle (wie Anm. 18), S. 246–250.

<sup>27</sup> DERS., Die Trave und ihre Nebenflüsse, ebd., S. 251–254.

<sup>28</sup> Hans-Joachim UHLEMANN, Die Warnow und die Nebel, ebd., S. 255–260.

<sup>29</sup> DERS., Die Peene mit Trebel und Tollense, ebd., S. 263–266.

<sup>30</sup> DERS., Wasserstraßen in früher deutschen Gebieten (im ehemaligen West- und Ostpreußen sowie in Schlesien und Pommern), ebd. S. 472–492, hier S. 481.

<sup>31</sup> Ebd., S. 482 f.

Die Rolle von Flüssen als Wasserstraßen hing jedenfalls in starkem Maße von solchen unterschiedlichen Faktoren ab. In erster Linie spielten die natürlichen Bedingungen wie die Breite, Tiefe und Mäandrierung eine Rolle, Veränderungen von Flussläufen,<sup>32</sup> die z. T. wechselnden Strömungsverhältnisse<sup>33</sup> und die Tiefen bzw. Untiefen, der Untergrund und die Ablagerungen, Stromschnellen und Felsen, die Häufigkeit und Auswirkungen von Hochwasser, die Stärke des Windes, die am Niederrhein zum Problem werden konnte, und anderes mehr.<sup>34</sup> Dem mussten die hansischen Städte und Menschen begegnen, sofern sie an einer Nutzung des betreffenden Wasserlaufs interessiert waren. Die Möglichkeiten zur Schiffbarmachung und Unterhaltung des Flussbetts waren in mittelalterlicher Zeit freilich noch sehr begrenzt und beschränkten sich weitgehend auf die Beseitigung von Hindernissen, die Instandhaltung der Ufer und Maßnahmen zur Vertiefung;<sup>35</sup> immerhin ließ der Lüneburger Rat mehrfach Ausbaggerungen an der Ilmenau vornehmen und sorgte für Uferbefestigungen, musste sich aber auch mit Anrainern auseinandersetzen.<sup>36</sup> Insgesamt haben die heutige Wissenschaft gerade solche Ansätze zu interessieren und können uns über entsprechende Aktivitäten speziell städtische Rechnungen Aufschlüsse geben, womit eine der wichtigen Quellen für die Flussgeschichte angesprochen sei. Die Abwägung von Kosten und Nutzen einer Befahrbarkeit stellte sich gerade bei kleineren Flüssen, bei denen – sofern es lohnend erschien – auch entsprechende Maßnahmen eingeleitet wurden. So nutzte Hannover den Lüneburger Erbfolgestreit dazu, um sich 1371 die Erschließung der Leine und einen freien Schiffahrtsweg von der Leine bis zur Aller und nach Bremen hin zusichern zu lassen, und verständigte sich darüber in der Folgezeit mit der Weserstadt sowie angrenzenden Adeligen.<sup>37</sup> Mit Blick auf die anders verlaufenden Braunschweiger Versuche an der Oker und die Bemühungen um die Schiffahrt auf kleinen Flüssen bzw. Kanälen, speziell im Hinterland von Hamburg und Lübeck, sei auf die Ausführungen von Henning Steinführer und Nils Petersen verwiesen.<sup>38</sup> Erwähnt seien an dieser Stelle

---

<sup>32</sup> Dies beeinträchtigte zeitweise auch Duisburg; vgl. etwa Christine HOPPE, Die großen Flußverlagerungen des Niederrheins in den letzten zweitausend Jahren und ihre Auswirkungen auf Lage und Entwicklung der Siedlungen (Forschungen zur deutschen Landeskunde 189), Bonn-Bad Godesberg 1970, S. 67 f.

<sup>33</sup> Für den Rhein Clemens von LOOZ-CORSWAREM, Handelsstraßen und Flüsse. Die Verkehrsverhältnisse am Niederrhein zur Hansezeit, in: „zu Allen theilen Inß mittel gelegen“. Wesel und die Hanse an Rhein, IJssel und Lippe, hg. von Werner ARAND, Jutta PRIEUR, Wesel 1991, S. 94–115, hier S. 96.

<sup>34</sup> Vgl. auch Annette FIMPELER-PHILIPPEN, Die Schiffahrt und ihre Fahrzeuge auf dem Niederrhein vom späten Mittelalter bis ins 18. Jahrhundert (Studien zur Düsseldorfer Wirtschaftsgeschichte 5), Düsseldorf 2008, S. 68 und 156–161.

<sup>35</sup> Allg. Martin ECKOLDT, Schiffahrt auf kleinen Flüssen Mitteleuropas in Römerzeit und Mittelalter (Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums 14), Oldenburg u. a. 1980, S. 26; für den Rhein LOOZ-CORSWAREM, Handelsstraßen (wie Anm. 33), S. 97.

<sup>36</sup> Niels PETERSEN, Die Stadt vor den Toren. Lüneburg und sein Umland im Spätmittelalter (Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Niedersachsen und Bremen 280), Göttingen 2015, bes. S. 343 und 345–348.

<sup>37</sup> Insgesamt Thomas HILL, Die Stadt und ihr Markt. Bremens Umlands- und Außenbeziehungen im Mittelalter (VSWG Beihefte 172), Stuttgart 2004, S. 159–162.

<sup>38</sup> Auf der Tagung in einer Sektion „Kleine Flüsse“. In diesem Kontext auch bereits Theodor MÜLLER, Schiffahrt und Flößerei im Flussgebiet der Oker (Braunschweiger Werkstücke Reihe 1, 39), Braunschweig 1968, für Braunschweig und Lüneburg bes. S. 40–46, zum Celler Schiffahrtsmonopol S. 47–50.

nur die Stecknitz-Verbindung<sup>39</sup> und mit dem Stecknitz-Delvenau-Kanal von 1390–1398 jene speziellen Aktivitäten zur Vernetzung von Handelszentren, bei denen der hansische Bezug besonders nahe liegt.<sup>40</sup> Dies gilt auch für den 1452/53 begonnenen Versuch, eine weitere Verbindung zwischen Hamburg und Lübeck über die Alster und einen von Kayhude abgehenden Kanal zu schaffen.<sup>41</sup> Insgesamt sind aber nicht nur städtische, sondern ebenso – wenngleich z. T. anderweitig begründete – herrschaftliche Maßnahmen zur Schiffbarmachung zu bedenken, die dem Warenverkehr zugutekommen konnten, so im 16. Jh. bei der Oker und Altenau.<sup>42</sup> Schon im ausgehenden Mittelalter strebten einzelne Landesherren danach, den bis dahin nicht sonderlich ausgebauten Weserstrom *frey und Schiffreich* zu machen.<sup>43</sup>

Damit ist zugleich die Frage von Fluss, Städten und Herrschaft aufgeworfen, die in etlichen Beiträgen der Tagung berührt wurde. In diesem Kontext ist auch an das Problem der Beeinträchtigung des Handels durch Konflikte und Fehden mit adeliger wie städtischer Beteiligung zu denken, das sich ja nicht nur auf See, sondern genauso im Binnenland stellte und hansestädtische Reaktionen herausforderte. Herrschaft über den Fluss und Sicherung der Wasserwege drücken sich nicht zuletzt im Bau, Erwerb, aber auch der Neutralisierung oder Zerstörung von Burgen aus,<sup>44</sup> und Hamburg bekräftigte 1460 so etwa gegenüber den Räten von Holland, Seeland und Friesland sein Recht an der Elbe damit, dass *van olden langhen jaren, des ok anders in dechnisse der minschen nit en is*, sie und ihre Vorfahren den Strom sowie die Schiffe und Güter der Kaufleute nach Kräften *vordeghedinget, vorbeden unde beschermet* hätten und Festen und Schlösser entlang und auf dem Fluss innehätten.<sup>45</sup> Die ungestörte Nutzung der Flüsse zum Transport erforderte zudem immer wieder die Austarierung bürgerlicher Interessen untereinander und Arrangements mit Mächtigen, um von diesen Schutz und günstige Schifffahrts- und Handelsbedingungen zu erhalten. Privilegien, Verträge, Aktenstücke über Beratungen und Verhandlungen auf unterschiedlichen Ebenen bis hin

<sup>39</sup> Auch für die Alster sind schon frühe Unternehmungen zur Verbesserung der Schiffbarkeit anzunehmen; ECKOLDT, Schifffahrt (wie Anm. 35), S. 53 und 70.

<sup>40</sup> Zum Stecknitz-Delvenau-Kanal, wodurch eine Verbindung zur Elbe nach Hamburg und nach Süden über die Ilmenau bis Lüneburg möglich wurde, knapp unter anderem ECKOLDT, Schifffahrt (wie Anm. 35), S. 93 f.; Michael SCHEFTEL, Künstliche Wasserstraßen: Kanäle, in: Die Hanse. Lebenswirklichkeit und Mythos. Textband zur Hamburger Hanse-Ausstellung von 1989, hg. von Jürgen BRACKER, Volker HENN, Rainer POSTEL, Lübeck 2006, S. 797–800; Hans ROHDE, Die Stecknitzfahrt, in: Flüsse und Kanäle (wie Anm. 18), S. 348–350; PETERSEN, Stadt (wie Anm. 36), S. 356–358 sowie Ortwin PELC in diesem Bande.

<sup>41</sup> ECKOLDT, Schifffahrt (wie Anm. 35), S. 70; vgl. auch Hans ROHDE, Die Alster-Beste-Trave-Verbindung, in: Flüsse und Kanäle (wie Anm. 18), S. 346 f. Für die Verbindung Lüneburg–Wismar Hans-Joachim UHLEMANN, Die Vechelsche Fahrt, in: Flüsse und Kanäle (wie Anm. 18), S. 353–355.

<sup>42</sup> ECKOLDT, Schifffahrt (wie Anm. 35), S. 70 f. (durch Herzog Julius von Braunschweig-Wolfenbüttel).

<sup>43</sup> So 1509: Die Weser. Ein Fluss in Europa, Bd. 2: Aufbruch in die Neuzeit, hg. von José KASTLER, Vera LÜPKES, Holzminden 2000, S. 30. Zur Weserschifffahrt auch WEGNER, Flußschifffahrt (wie Anm. 20).

<sup>44</sup> Für die Weser und Bremen HILL, Stadt (wie Anm. 37), bes. S. 277–286 und 313–319.

<sup>45</sup> HUB 8, 974; Ernst PITZ, Deutsche Zolltarife des Mittelalters und der Neuzeit, T. II. Die Zolltarife der Stadt Hamburg (Deutsche Handelsakten des Mittelalters und der Neuzeit 11), Wiesbaden 1961, Nr. 65 S. 47.



zum Hansetag oder auch chronikalische Berichte über Bekümmernngen der Schifffahrt stellen somit weitere zentrale Quellengruppen zur hansischen Flussgeschichte dar.<sup>46</sup>

Als besonders wichtige Frage für das Funktionieren des Handels über die Flüsse muss der Grad der Belastung mit Zöllen in den Blick genommen werden, wie sie für den Rhein grundlegend Friedrich Pfeiffer untersucht hat und auch in diesem Band mit Akzent auf Norm und Praxis bei den Tarifen darstellt.<sup>47</sup> Nicht nur die Anzahl der Zollstätten in ihrer Veränderung, die die Waren verteuerten und die Transportdauer verlängerten,<sup>48</sup> und die Inhaber der Zölle, die Bemessungsgrößen und Erhöhungen oder Senkungen der Abgaben, die rechtlichen Fragen bis hin zu Zollerleichterungen sind von Interesse. Vielmehr geben Zollquellen und insbesondere Zollrechnungen, selbst wenn sie für das Mittelalter das tatsächliche Handelsvolumen und die Handelspraktiken nur begrenzt widerspiegeln und mit Vorsicht zu benutzen sind,<sup>49</sup> etliche Aufschlüsse über den Warenverkehr auf den Flüssen, über die Herkunft und Art von Transportmitteln, Schiffen, Kaufleuten und Gütern, über die Mengen und Relationen der unterschiedlichen Sorten von Tuch, Wein oder anderen Erzeugnissen, über Frequenzen beim Transport, saisonale Schwankungen und anderes mehr. Wenn beim Tarif des Roten Zolls in Hamburg 1480 für die Schifffahrt *uppe de Elve unde van der Elve* von Leinwand aus Salzwedel, Hannover und Braunschweig die Rede ist, werden z. B. einige der Verbindungen ins Binnenland deutlich.<sup>50</sup> Die Veranlagung von allein 144 Kölner Schiffen im Oktober 1429 am geldrischen Zoll in Lobith ist hingegen ein Indiz für den hohen Anteil der Großstadt am Verkehrsgeschehen auf dem Niederrhein.<sup>51</sup> Auch Veränderungen des Handels lassen sich über Zollquellen verfolgen, sofern sie aus unterschiedlichen Zeitstufen vorliegen.

Zollstätten an Flüssen sind Orte der fiskalischen Erfassung und Kontrolle des Handels durch adelige Herrschaftsträger wie Städte, zwischen denen es mit Bezug auf die Schifffahrt teilweise schon in vorhansischer Zeit zu Streitigkeiten kam.<sup>52</sup> Der Beherrschung, Lenkung und Nutzung des Warenverkehrs zu eigenen Zwecken

---

<sup>46</sup> Siehe etwa LOOZ-CORSWAREM, Handelsstraßen (wie Anm. 33), S. 107 f. Zu den Quellen auch die Bemerkungen von Stephan SELZER in diesem Bande.

<sup>47</sup> Friedrich PFEIFFER, Rheinische Transitzölle im Mittelalter, Berlin 1997; knapp auch FIMPELER-PHILIPPEN, Schifffahrt (wie Anm. 34), S. 125–127.

<sup>48</sup> So unter Hinweis auf die fünf Zollstätten auf der Aller und 22 auf der Weser Nicola BORGER-KEWELOH, Hans-Walter KEWELOH, Flößerei im Weserraum. Leben und Arbeiten in einem alten Gewerbe, Bremen 1991, S. 80.

<sup>49</sup> Dazu und den schriftlichen Quellen überhaupt auch FIMPELER-PHILIPPEN, Schifffahrt (wie Anm. 34), S. 27–32.

<sup>50</sup> PITZ, Zolltarife (wie Anm. 45), Nr. 86 S. 63. Für die Zölle auf der Elbe und die Waren, bes. am Beispiel des Pirnaer Zolltarifs, auch Gerhard THEUERKAUF, Die Handelsschifffahrt auf der Elbe – Von den Zolltarifen des 13. Jahrhunderts zur „Elbe-Schiffahrts-Acte“ von 1821, in: Die Elbe – ein Lebenslauf (wie Anm. 15), S. 69–75, hier S. 69–71.

<sup>51</sup> Gunther HIRSCHFELDER, Die Kölner Handelsbeziehungen im Spätmittelalter (Veröffentlichungen des Kölnischen Stadtmuseums 10), Köln 1994, S. 373.

<sup>52</sup> So zwischen Minden und Hameln an der Wende zum 13. Jh.; Gudrun PISCHKE, Die Weserstädte im Mittelalter, in: Die Weser. Ein Fluss in Europa, Bd. 1: Leuchtendes Mittelalter, hg. von Norbert HUMBURG, Joachim SCHWEEN, Holzminden 2000, S. 38–52, hier S. 46.

dienten ebenso jene Stapel-, Umlade- und Umschlagsrechte, wie sie einzelne Städte, so schon 1259 offiziell Köln, im Laufe der Zeit erwarben<sup>53</sup> und für bestimmte Waren wie Holz<sup>54</sup> oder insgesamt zur eigenen Versorgung, zum günstigen Einkauf wie zum Schutz gegen Konkurrenten einzusetzen suchten. Die schon genannten und zu beachtenden Beanspruchungen der Flusshoheit in bestimmten Abschnitten, die z. T. mit Erschließungsmaßnahmen verbunden waren,<sup>55</sup> konnten sogar überstädtische und auch innerhansische Auseinandersetzungen auslösen.<sup>56</sup> Dies war z. B. bei Hamburg der Fall,<sup>57</sup> das mit seinen Bestrebungen im 15. Jh., speziell den Handel mit Lebensmitteln zu kontrollieren, einen langdauernden Konflikt mit den Herzögen von Braunschweig-Lüneburg und anderen Städten riskierte.<sup>58</sup> Ähnliches gilt für Bremen, das freilich auf Bitten Lübecks den sächsischen Städten 1370 die freie Zufuhr und Ausfuhr von Getreide gestattete.<sup>59</sup> In der Folgezeit kam es wegen der bremischen Behinderungen des Flussverkehrs und der Beanspruchung der Hoheit über die gesamte untere Weser aber unter anderem zu jenen heftigen Auseinandersetzungen mit Minden, die sich lange

<sup>53</sup> Otto GÖNNENWEIN, *Das Stapel- und Niederlagsrecht* (QDhG NF 11), Weimar 1939. Für den Rhein auch z. B. FIMPELER-PHILIPPEN, *Schiffahrt* (wie Anm. 34), S. 128–132; für die Weser WEGNER, *Flußschiffahrt* (wie Anm. 20), S. 100–103.

<sup>54</sup> Dazu Hans-Walter KEWELOH, *Flößerei und Stapelrecht. Zur Holzversorgung in Mittelalter und Neuzeit*, in: *Auf den Spuren der Flößer. Wirtschafts- und Sozialgeschichte eines Gewerbes*, hg. von Hans-Walter KEWELOH, Stuttgart 1988, S. 40–53; Jürgen DELFS, *Die Flößerei im Stromgebiet der Weser* (Veröffentlichungen des Niedersächsischen Amtes für Landesplanung und Statistik A 1, 34), Bremen-Horn 1952, S. 13.

<sup>55</sup> Für Lübeck und Rostock Detlev ELLMERS, *Techniken und Organisationsformen zur Nutzung der Binnenwasserstraßen im hohen und späten Mittelalter*, jetzt in: *DERS., Die Hanse der deutschen Kaufleute und ausgewählte Beiträge zur Geschichte der Seefahrt*, hg. von Rolf HAMMEL-KIESOW, Volker HENN (Hansische Studien 26), Wismar 2018, S. 295–316, hier S. 306.

<sup>56</sup> Im Falle von Köln kam es zu heftigen Auseinandersetzungen, so zwischen Köln und den stromabwärts gelegenen klevischen, geldrischen und weiteren Städten, die sich gegen eine 1463 verfügte, die Abgaben erhöhende Stapelverordnung der Rheinmetropole wandten; Otto HOLLWEG, *Wesel als Hansestadt 1407 bis 1669. Ein Beitrag zur siebenhundertjährigen Wiederkehr seiner Erhebung zur Stadt*, 1941, Ndr. Wesel 1991, S. 36–38.

<sup>57</sup> Zum Bemühen Hamburgs um eine Kontrolle der Verkehrswege und speziell der Elbe Peter GABRIELSON, *Die Zeit der Hanse*, in: *Hamburg. Geschichte der Stadt und ihrer Bewohner*, hg. von Werner JOCHMANN, Dieter LOOSE, Bd. 1, Hamburg 1982, S. 101–190, hier S. 130, 146–154 und 171–174 sowie mehrfach Ortwin PELC in diesem Bande; zum Stapelprivileg von 1482 auch Uwe RADA, *Die Elbe. Europas Geschichte im Fluss*, München 2013, S. 216. Zum gefälschten Barbarossa-Privileg von 1189 etwa *Hamburg-Lexikon*, hg. von Franklin KOPITZSCH, Daniel TILGNER, Hamburg<sup>2</sup>2000, S. 49; Martin KRIEGER, *Geschichte Hamburgs* (Beck'sche Reihe 2606), Hamburg 2006, S. 23.

<sup>58</sup> Michael NORTH, *Die Beziehungen Hamburgs zu den sächsischen Hansestädten beziehungsweise zum Elbe-Weser-Raum*, in: *Hanse – Städte – Bünde. Die sächsischen Städte zwischen Elbe und Weser*, hg. von Matthias PUHLE (Magdeburger Museumsschriften 4), Bd. 1, Magdeburg 1996, S. 356–358, hier S. 356; siehe auch PITZ, *Zolltarife* (wie Anm. 45), Nr. 57 S. 44. Für die Konflikte im 16. Jh. Ernst BAASCH, *Der Kampf des Hauses Braunschweig-Lüneburg mit Hamburg um die Elbe vom 16.–18. Jahrhundert* (Quellen und Darstellungen zur Geschichte Niedersachsens 21), Hannover u. a. 1905.

<sup>59</sup> BremUB 3, 402; zur Problematik Hans-Joachim BEHR, *Freiheit der Schiffahrt und Stapelzwang. Die Ausbildung des Stapelrechts an der Weser*, in: *Schiffahrt, Handel, Häfen* (wie Anm. 10), S. 51–73, hier S. 51 f. Für Holz: KEWELOH, *Flößerei und Stapelrecht* (wie Anm. 54), S. 47.

Zeit hinzogen. Sie involvierten mehrfach auch die Hanse bei ihren Tagfahrten,<sup>60</sup> ohne dass die Aufforderung von Erfolg gekrönt war, die Mindener bei der Benutzung des Weserstroms *gemeyner rechte, older herkumpst, guder naberschup na fruntliker der hanse vorwantnisse unde anderer rechticheyt* genießen zu lassen.<sup>61</sup> Nur erwähnt sei, dass umgekehrt auch Minden seit dem 15. Jh. gegenüber anderen Orten ein Stapelrecht geltend machte.<sup>62</sup> Ebenso suchten weitere Handelsplätze mit mehr oder weniger massiven Maßnahmen, die von der Begrenzung der Zahl der möglichen Schiffe<sup>63</sup> und Durchfahrtverboten für Fremde bzw. bestimmte Waren bis zur Sperrung von Flüssen reichten, ihre Handelsinteressen durchzusetzen und wurde so auch für Stettin und Frankfurt an der Oder von einem Handelskrieg gesprochen.<sup>64</sup>

Die vorherigen Bemerkungen haben es bereits zur Genüge deutlich gemacht: Es galt und gilt nicht nur die Akteure in, sondern auch diejenigen an den Flüssen in den Blick zu nehmen, selbst wenn sie nicht direkt und ständig am Geschehen auf dem Wasser beteiligt waren. Wenn es – wie es im Tagungsthema formuliert war – gerade auch um Menschen im Zusammenhang mit Flüssen geht, ist jedoch in erster Linie an diejenigen zu denken, die wie Dürer auf ihnen unterwegs waren,<sup>65</sup> und mehr noch an die, die professionell mit der Schifffahrt und dem Hafengeschehen zu tun hatten. Es stellt sich also etwa die Frage nach dem Verhältnis von hansischen Kaufleuten, Schiffern oder Flößern unter vertragsrechtlichen Aspekten bis hin zu Verantwortlichkeiten und Haftungsfragen. Zu berücksichtigen ist nicht zuletzt die räumliche Herkunft der Schiffer und Flößer: Z.T. übernahmen ja Transporteure aus Orten am Oberlauf wie Münden an der Weser diese Aufgabe; Steintransporte über diesen Fluss wurden im 16. Jh. aber zum größeren Teil auch von Bremer Schiffern durchgeführt.<sup>66</sup> Es interessiert weiterhin die Art und Größe der Besatzungen – für ein Niederrheinschiff etwa werden 1442 neben dem Schiffer zwei bis drei Knechte und ein Lehrjunge angegeben<sup>67</sup> – und ist auch nach den Verdienstmöglichkeiten<sup>68</sup>

<sup>60</sup> BEHR, Freiheit der Schifffahrt (wie Anm. 59), S. 52. Siehe auch WEGNER, Flußschifffahrt (wie Anm. 20), S. 144–147.

<sup>61</sup> HR III, 6, 194 § 7.

<sup>62</sup> BEHR, Freiheit der Schifffahrt (wie Anm. 59), S. 53. Für das Bremer und Mindener Stapelrecht auch BORGER-KEWELOH, KEWELOH, Flößerei (wie Anm. 48), S. 81 f.; WEGNER, Flußschifffahrt (wie Anm. 20), S. 130 f.

<sup>63</sup> Für Lüneburg 1458 PETERSEN, Stadt (wie Anm. 36), S. 344.

<sup>64</sup> RADA, Oder (wie Anm. 15), S. 164 f. unter Bezug auf Hans-Joachim UHLEMANN, Die Oder. Ihre Entwicklung vom Natur- zum schiffbaren Strom (Historisches vom Strom 17), Gelsenkirchen 1999; siehe bereits GÖNNENWEIN, Stapel- und Niederlagsrecht (wie Anm. 53), S. 74–77.

<sup>65</sup> Verzichtet werden kann hier auf adelige Herrschaftsträger mit z. T. eigenen Repräsentationsschiffen; zur Personenschifffahrt FIMPELER-PHILIPPEN, Schifffahrt (wie Anm. 34), S. 247–294. Zur Rolle von Personen siehe weiterhin die Bemerkungen von Stephan SELZER in diesem Bande.

<sup>66</sup> Heinrich RÜTHING, Beobachtungen zur Weserschifffahrt im 16. Jahrhundert, in: Schifffahrt, Handel, Häfen (wie Anm. 10), S. 75–92, hier S. 77; zu Münden auch etwa Martin ECKOLDT, Hans Georg BRAUN, Die Werra, in: Flüsse und Kanäle (wie Anm. 18), S. 152–158, hier S. 152; WEGNER, Flußschifffahrt (wie Anm. 20), S. 117–124.

<sup>67</sup> FIMPELER-PHILIPPEN, Schifffahrt (wie Anm. 34), S. 162.

<sup>68</sup> Ebd., S. 168.

und Arbeits- und Lebensbedingungen zu fragen; dasselbe gilt für die flussbezogenen Transportgewerbe und das weitere Personal am Hafen. Der Schiffbau und die Organisationsformen der Schifffahrt mit Bruderschaften und Schiffergesellschaften wie der Niederrheinischen Schiffergesellschaft in Köln<sup>69</sup> verdienten eine eigene Betrachtung.<sup>70</sup> Nicht zu trennen ist dies alles von der Art, Größe und Tragfähigkeit der Transportmittel<sup>71</sup> und von den Techniken ihrer Fortbewegung. Inwieweit für die Fahrten aufwärts auf den verschiedenen Flüssen neben dem Staken das Treideln möglich war, Leinpfade vorhanden und unterhalten wurden, ist für das Mittelalter z. T. noch schwierig zu erfassen,<sup>72</sup> nach Möglichkeit aber mit einzubeziehen. Von den unterschiedlichen Schiffstypen bei der Binnenschifffahrt sei hier nur auf die an die Stromverhältnisse auf dem Ober- und Mittelrhein angepassten, bis zu 15 m langen Oberländer verwiesen, die von den niederrheinischen Schiffstypen zu unterscheiden sind,<sup>73</sup> ebenso auf die kleineren, nur für die Fahrt stromab aus Brettern und Planken zusammengefügt, nach Ankunft auseinandergerissenen und als Holz verkauften sog. flachen sog. Lauertannen (Lordannen).<sup>74</sup>

Menschen – Waren – Häfen: Neben den Akteuren und ihren Beziehungen zueinander sowie den von ihnen angewandten Mitteln zur Realisierung des Handelsverkehrs und Wahrung ihrer Interessen sollten – wie schon bei den Zollquellen angedeutet – in den hansebezogenen Betrachtungen einen größeren Raum das Spektrum an Waren und ihr Weg flussauf und flussab einnehmen. Hingewiesen sei etwa auf den Rhein „als Straße des Weines“<sup>75</sup>, die Köln von Süden her die Rolle als Weinhaus der Hanse einräumte,<sup>76</sup> auf den umgekehrten Transport von Heringen von den Niederlanden her in die Rheinmetropole, wo sie im 15. Jh. und danach eine wichtige Handelsware

<sup>69</sup> LOOZ-CORSWAREM, Handelsstraßen (wie Anm. 33), S. 103.

<sup>70</sup> FIMPELER-PHILIPPEN, Schifffahrt (wie Anm. 34), S. 170–183.

<sup>71</sup> Für die Weser ELLMERS, Wege und Transport (wie Anm. 19), S. 261.

<sup>72</sup> Immerhin ließ sich der Lüneburger Rat bereits 1343 entsprechende Rechte vom Propst von Medingen für einen Abschnitt der Ilmenau verbrieft; PETERSEN, Stadt (wie Anm. 36), S. 343. Zum Treideln und zu Leinpfaden unter anderem ELLMERS, Frühe Schifffahrt (wie Anm. 10), S. 45–47; DERS., Techniken (wie Anm. 55), S. 308 f.; Georg HEIL, Gegen den Strom. Über den Menschen- und Pferdelineinzug, in: Schifffahrt, Handel, Häfen (wie Anm. 10), S. 143–170.

<sup>73</sup> LOOZ-CORSWAREM, Handelsstraßen (wie Anm. 33), S. 100 f.; FIMPELER-PHILIPPEN, Schifffahrt (wie Anm. 34), S. 355–374 und 402–440.

<sup>74</sup> Dietrich EBELING, Vloyten ende plancken. Der Holzhandel am Niederhein vom 15. bis zum 18. Jahrhundert, in: „zu Allen theilen Inß mittel gelegen“ (wie Anm. 33), S. 168–178, hier S. 172; HOLLWEG, Wesel (wie Anm. 56), S. 41; LOOZ-CORSWAREM, Handelsstraßen (wie Anm. 33), S. 100–102; FIMPELER-PHILIPPEN, Schifffahrt (wie Anm. 34), S. 343–350. Zu den Rheinschiffen auch VOLK, Wirtschaft (wie Anm. 6), S. 457 f.

<sup>75</sup> So auch: Rhein Flussbiografie (wie Anm. 7), S. 123.

<sup>76</sup> Zum Transport und Umschlag Wolfgang HERBORN, Klaus MILITZER, Der Kölner Weinhandel. Seine sozialen und politischen Auswirkungen im ausgehenden 14. Jahrhundert (Vorträge und Forschungen Sonderbd. 25), Sigmaringen 1980, bes. S. 9 f. Knapp auch FIMPELER-PHILIPPEN, Schifffahrt (wie Anm. 34), z. B. S. 105 f., 112 f. und 115. Als Beispiel für den Transport von Bier über Straße wie Fluss Erich PLÜMER, Einbecks mittelalterlicher Bierhandel, in: HGbl. 99, 1981, S. 10–32, hier S. 20 f.

waren.<sup>77</sup> Genannt seien ferner die vielen Getreidetransporte, die über die Flüsse wie die Elbe oder Weser liefen,<sup>78</sup> oder das Holz und die Baumaterialien, die aus dem Hinterland nach Norden geführt wurden. Floßholz von der oberen Weser<sup>79</sup> war für den Schiffbau an der Küste offenbar unentbehrlich,<sup>80</sup> weiter westlich wurde der Bedarf für den Schiffbau hingegen bis weit in die Neuzeit durch Flöße über den Rhein und dann den sog. Holländerholzhandel gedeckt,<sup>81</sup> der noch Niederschlag im bekannten Schwarzwaldmärchen „Das kalte Herz“ von Wilhelm Hauff gefunden hat. Bremen erhielt Sandstein wie auch Kalk über die Weser speziell aus dem Raum von Minden.<sup>82</sup> Aus der Umgebung von Andernach gelangten Steine vulkanischen Ursprungs wie der Basalt, aber auch Tuffstein über den Rhein bis zur Nordsee.<sup>83</sup> Gerade etwas kleinere

---

<sup>77</sup> Siehe etwa Quellen zur Geschichte des Kölner Handels und Verkehrs im Mittelalter, hg. von Bruno KUSKE, Bd. 2 (Publikationen der Gesellschaft für Rheinische Geschichtskunde 33), Bonn 1917, 431, 679, 1478, 1505 § 11 f.; Bruno KUSKE, Der Kölner Fischhandel vom 14.–17. Jahrhundert, in: Westdeutsche Zeitschrift für Geschichte und Kunst 24, 1905, S. 227–313, hier bes. S. 237–241; FIMPELER-PHILIPPEN, Schifffahrt (wie Anm. 34), S. 100 f. (mit einigen Belegen). Der Kölner Seidenhandel verlief ebenfalls zu größeren Teilen über den Rhein; Rhein Flussbiografie (wie Anm. 7), S. 125. Zu den Waren auf den Flüssen siehe auch Stephan SELZER in diesem Bande.

<sup>78</sup> Für die Bremer Kaufleute 1540 und ihre Kornkäufe in der Mark, im Magdeburgischen und Hildesheimischen sowie Elbetransporte 1540 PITZ, Zolltarife (wie Anm. 45), Nr. 121, S. 83. Für die Weser als Transportweg insgesamt und speziell Jörg Michael ROTHE, Heinrich RÜTHING, Der „edle Strohm“. Daten, Beobachtungen und Überlegungen zur wirtschaftlichen Entwicklung des Weserraumes von der Mitte des 16. Jahrhunderts bis zum Dreißigjährigen Krieg, in: Renaissance im Weserraum, Bd. 2: Aufsätze, hg. von G. Ulrich GROSSMANN (Schriften des Weserrenaissance-Museums Schloß Brake 2), München u. a. 1989, S. 44–70, hier S. 45 f. Zu den Waren auf der Weser auch Dirk KORINTH, Güter auf dem Fluß, in: Die Weser Neuzeit (wie Anm. 43), S. 150–155.

<sup>79</sup> Für diese RÜTHING, Beobachtungen (wie Anm. 66), S. 75–92, hier S.77; für die spätere Zeit Olaf MÄRZ, Warenverkehr im Oberwesergebiet und seine Anbindung an den europäischen Seehandel am Ausgang des 16. Jahrhunderts, dargestellt am Beispiel der Mündener Schlaggeld-Register, in: Die Weser – ein Fluß in Europa. Symposionsband zur Wirtschafts- und Kulturgeschichte des Weserraums in der Frühen Neuzeit, hg. von Neithard BULST, José KASTLER, Heinrich RÜTHING (Materialien zur Kunst- und Kulturgeschichte in Nord- und Westdeutschland, Weserrenaissance-Museum Schloß Brake 27), Lemgo 2001, S. 49–75.

<sup>80</sup> Dazu etwa Hans-Walter KEWELOH, Die Flößerei auf der Weser, in: Schifffahrt, Handel, Häfen (wie Anm. 10), S. 171–185, hier S. 172; zu Weser, Aller und Werra auch DELFS, Flößerei (wie Anm. 54), S. 13 f. und 18 f.; ECKOLDT, BRAUN, Die Werra (wie Anm. 66), S. 153 f.

<sup>81</sup> Dietrich EBELING, Der Holländerholzhandel in den Rheinlanden. Zu den Handelsbeziehungen zwischen den Niederlanden und dem westlichen Deutschland im 17. und 18. Jahrhundert (VSWG Beih. 101), Stuttgart 1992; EBELING, Vloyten (wie Anm. 74).

<sup>82</sup> HILL, Stadt (wie Anm. 37), S. 151–154. Zum Baumaterialientransport über die Weser etwa auch Joachim SCHWEEN, Weser und Werra – Zwei Namen, ein Fluss, in: Flüsse in Deutschland (wie Anm. 22), S. 19–34, hier S. 23; WEGNER, Flußschifffahrt (wie Anm. 20), S. 125; Georg HEIL, „Einkaufung, Abfuhr und Verhandlung der Bückeburger Hawensteine“. Gewinnung, Transport und Handel von Obernkirchener Sandstein 1528–1640, in: Die Weser – Symposionsband (wie Anm. 79), S. 151–188. Zu den Im- und Exporten verschiedener Städte Antje SANDER-BERKE, Baustoffversorgung spätmittelalterlicher Städte Norddeutschlands (Städteforschung A 37), Köln u. a. 1995.

<sup>83</sup> Bruno KUSKE, Die wirtschaftliche und soziale Verflechtung zwischen Deutschland und den Niederlanden bis zum 18. Jahrhundert, in: DERS., Köln, der Rhein und das Reich. Beiträge aus fünf Jahrzehnten wirtschaftsgeschichtlicher Forschung, Köln u. a. 1956, S. 200–256, hier S. 229, HILL, Stadt (wie Anm. 37), S. 153; FIMPELER-PHILIPPEN, Schifffahrt (wie Anm. 34), S. 116 f.

Flüsse waren für die Heranführung bestimmter Baumaterialien wichtig. Die Kaufleute von Wesel bezogen die aus den Baumbergen stammenden sogenannten Münstersteine über die Lippe, luden sie dann auf Rheinschiffe um und führten sie flussabwärts, ebenso wie sie Eichenholz auf Flößen von der Lippe her erhielten.<sup>84</sup> Wenn auch Glaswaren von Hütten aus den Gebirgszügen des oberen Weserraumes auf dem Schiff bis Bremen gelangten, zeigt sich aber, dass es keineswegs nur Naturalprodukte und weitgehend unbearbeitete Materialien waren, die den Weg flussabwärts nahmen.<sup>85</sup>

Insgesamt wäre im Vergleich zu prüfen, welche Warengruppen bevorzugt über die Flüsse abwärts oder aufwärts transportiert wurden und für welche anderweitige Wege gewählt wurden. Die Tatsache, dass viele Flüsse in Mittelgebirgsregionen entsprangen, ist für ihre hansische Handelsbedeutung dabei mit zu bedenken. Das Beispiel Wesels zeigt zugleich die Notwendigkeit, beim Warenverkehr auf dem Fluss Haupthandelsstationen wie Köln, das andere Orte der Mühe enthob, weiter aufwärts oder abwärts zu fahren,<sup>86</sup> ebenso wie Zwischenstationen zu erfassen. So gelangten Erzeugnisse unterschiedlicher Art über die geldrischen Städte nach Wesel und von dort z. T. weiter nach Westfalen.<sup>87</sup> Für solche Fragen erscheint gerade der Beitrag des niederländischen Kollegen Rudolf A.A. Bosch in diesem Band aufschlussreich.

Die Entstehung und Entwicklung von Häfen bis hin zu Verlegungen und Erweiterungen sind ein weiterer großer Themenkomplex, der z. B. im Zusammenhang mit der Weser durch Ulrich Weidinger aufgegriffen wurde und wird.<sup>88</sup> Die Infrastruktur im Zusammenhang mit dem Fahren und Anlegen der Schiffe und dem Be- und Entladen bis hin zu Häfen und Kaianlagen einschließlich der Hafen- und Schifffahrtsverwaltung, der Hebewerke, des Abgabewesens, das Personal an Land zum Wiegen und Messen oder in den Transportgewerben sind bereits an mehreren Beispielen untersucht worden, müssen aber weiterhin im Mittelpunkt stehen.<sup>89</sup> Die Hafenkrane als technische Hilfs-

---

<sup>84</sup> HOLLWEG, Wesel (wie Anm. 56), S. 16. Zur Flößerei und einem Beleg von 1526 ILGEN, Lippe (wie Anm. 18), S. 23.

<sup>85</sup> RÜTHING, Beobachtungen (wie Anm. 66), S. 77.

<sup>86</sup> HOLLWEG, Wesel (wie Anm. 56), S. 16.

<sup>87</sup> Ebd., S. 17.

<sup>88</sup> Siehe bereits Ulrich WEIDINGER, Mit Koggen zum Marktplatz. Bremens Hafenstrukturen vom frühen Mittelalter bis zum Beginn der Industrialisierung, Bremen 1997; DERS., Strukturprobleme und Zäsuren in der Hafenentwicklung Bremens im Spätmittelalter und in der frühen Neuzeit, in: NdSächsJb. 70, 1998, S. 35–52; DERS., Häfen und Schlachten, in: Die Weser Neuzeit (wie Anm. 43), S. 114–127.

<sup>89</sup> Dazu etwa WEIDINGER, Mit Koggen (wie vor. Anm.); Rainer POSTEL, Zur Entwicklung der hansestädtischen Hafen- und Schifffahrtsverwaltung, in: See- und Flußhäfen vom Hochmittelalter bis zur Industrialisierung, hg. von Heinz STOOB (Städteforschung A 24), Köln u. a. 1986, S. 211–227; Konrad FRITZE, Der Hafen zur Hansezeit als ökonomisch-technisches und soziales Ensemble, in: Beiträge zur hansischen Kultur-, Verfassungs- und Schifffahrtsgeschichte, hg. von Horst WERNICKE, Nils JÖRN (Hansische Studien 10), Weimar 1998, S. 101–114; Gerhard THEUERKAUF, Der Hamburger Hafen vom 12. bis zum 16. Jahrhundert, ebd., S. 129–143; zum Hafenleben an Fluss und Küste weiterhin auch Christina DEGGIM, Hafenleben in Mittelalter und Früher Neuzeit. Seehandel und Arbeitsregelungen in Hamburg und Kopenhagen vom 13. bis zum 17. Jahrhundert (Schriften des deutschen Schifffahrtsmuseums 62), Bremerhaven 2005; siehe ferner LOOZ-CORSWAREM, Handelsstraßen (wie Anm. 33), S. 103–105.

mittel, als Arbeitsplätze wie Rationalisierungsinstrumente, als Gegenstand rechtlicher Regelungen und Konflikte sowie als weiteres Mittel zu fiskalischer und herrschaftlicher Nutzung und Kontrolle des Handels haben zu Recht besondere Aufmerksamkeit erfahren, speziell für den Rhein und seine Nebenflüsse,<sup>90</sup> verdienten aber ebenfalls eine weitere Beschäftigung.

Als bislang nicht genannte, zusätzliche Quellengruppe für die Erfassung der Flussläufe, der Hafensituationen und des Flussverkehrs wurden neben archäologischen Funden und alten Karten z. T. auch andere bildliche Quellen herangezogen wie jene Darstellung Kölns 1531 durch Anton Woensam von Worms, die ein geschäftiges Auf und Ab auf dem Fluss und ein intensives Hafengeschehen am Rhein zeigt.<sup>91</sup> Selbst wenn sie nicht unbedingt die Realität widerspiegeln, lassen sich daraus doch einige Aufschlüsse etwa über Schiffstypen, Kräne und Hafenanlagen gewinnen, so auch in der Darstellung Braun-Hogenbergs über die Oderkähne und Küstensegler in Stettin.<sup>92</sup>

Das Thema Flüsse ist – wie diese Einführung es zumindest etwas andeuten sollte – also außerordentlich facettenreich, und es bieten sich gerade aus wirtschaftsgeschichtlichem Blickwinkel neben den genannten noch weitere Fragestellungen an, von denen Stephan Selzer in seinen Schlussbemerkungen einige wichtige aufgreift. Dazu gehören aber durchaus auch solche wie die nach der Terminierung von Schifffahrten bis hin zu speziellen Marktschiffen<sup>93</sup> oder nach der Beeinträchtigung der Schifffahrt gerade an den Oberläufen und an den kleineren Flüssen wie der Leine<sup>94</sup> durch anderweitige wirtschaftliche Interessen wie Mühlenbauten oder Fischwehre.<sup>95</sup> Die Relevanz dieses Themas wird deutlich, wenn neben den durch Breslau, Frankfurt und Stettin beanspruchten Niederlagsrechten auch die zahlreichen Mühlenanlagen an der Oder als einer der Gründe dafür gesehen wurden, dass sie eine weit weniger befahrene Wasserstraße als der Rhein wurde.<sup>96</sup>

---

<sup>90</sup> Michael MATHEUS, *Hafenkrane. Zur Geschichte einer mittelalterlichen Maschine am Rhein und seinen Nebenflüssen von Straßburg bis Düsseldorf* (Trierer Historische Forschungen 9), Trier 1985; DERS., „Accipio, trado, quodlvbet expedio“: Flußhäfen und ihre Hebewerke, in: *See- und Flußhäfen* (wie Anm. 89), S. 89–127; Detlev ELLMERS, *Development and usage of harbour cranes, in: Medieval ships and the birth of technological societies, Bd. 1: Northern Europe*, hg. von Christiane VILLAIN-GANDOSSI, Salvino BUSUTTIL, Paul ADAM, Malta 1989, S. 43–69.

<sup>91</sup> Heinz STOOB, *Über Wachstumsvorgänge und Hafenausbau bei hansischen See- und Flußhäfen im Mittelalter*, in: *See- und Flußhäfen* (wie Anm. 89), S. 1–65, hier S. 57; FIMPELER-PHILIPPEN, *Schifffahrt* (wie Anm. 34), S. 40 f.; *Rhein Flussbiografie* (wie Anm. 7), S. 122 f.

<sup>92</sup> STOOB, *Wachstumsvorgänge* (wie Anm. 91), S. 50.

<sup>93</sup> FIMPELER-PHILIPPEN, *Schifffahrt* (wie Anm. 34), S. 214–246.

<sup>94</sup> HILL, *Stadt* (wie Anm. 37), S. 157.

<sup>95</sup> Die Konflikte gingen oft zu Ungunsten der Schiffer aus; teilweise konnte indessen – wie in Minden erkennbar – durch Schiffsmühlen, die keine Stauung des Wassers erforderlich machten, eine Lösung gefunden werden, die den Verkehr nicht zu sehr beeinträchtigte; ELLMERS, *Frühe Schifffahrt* (wie Anm. 10), S. 42.

<sup>96</sup> So RADA, *Oder* (wie Anm. 15), S. 164; Hans-Joachim UHLEMANN, Martin ECKOLDT, *Das Odergebiet, in: Flüsse und Kanäle* (wie Anm. 18), S. 269–293, hier S. 271.

Insgesamt darf – wie schon teilweise deutlich wurde – das Verkehrsgeschehen auf den Binnengewässern nicht isoliert betrachtet werden. Zwar wird es zumeist schwierig sein, die Menge und Frequenz der Transporte bestimmter Waren über Land und Wasser genauer zu vergleichen. Auf die Notwendigkeit, die gegenseitige Ergänzung und das Zusammenspiel von Land- und Wasserwegen zu berücksichtigen, hat aber nicht zuletzt Detlef Ellmers mehrfach hingewiesen.<sup>97</sup> Die Beschwerde Kölns 1446, dass gesalzene Fische in Neuss umgeladen und von dort auf dem Wasser- wie Landweg in die eigene Stadt gebracht würden, ist nur ein Beispiel für das Nebeneinander von unterschiedlichen Transportmöglichkeiten für dieselbe Ware zumindest über kürzere Strecken.<sup>98</sup> Zu denken ist ferner auch an Flüsse als Hindernisse für den auf ihre Überquerung angewiesenen Landverkehr und neben Brücken<sup>99</sup> an Fährverbindungen, wie sie sich unter anderem durch gefundene Schwimmkörper an den Weserübergängen in Minden oder Hameln nachweisen lassen.<sup>100</sup>

War die Weser dann keine bedeutende Handelsstraße, sondern eher ein Hindernis für den Ost-West-Verkehr, wie es Holger Rabe formulierte?<sup>101</sup> Solche und andere Fragen sind für die hansische Wirtschaftsgeschichte weiterhin von Belang. Inwieweit es auf der Tagung gelungen ist, aus der Betrachtung verschiedener Flussläufe neue Aufschlüsse über den hansischen Handel insgesamt zu gewinnen, sei dem der Urteil der Leserinnen und Leser überlassen. Das Bestreben aller Beitragenden ging jedenfalls dahin, ihr „Privileg“ zu nutzen, damit sie *de waterfard [...] buwen und maken mogen*.<sup>102</sup>

---

<sup>97</sup> Z. B. Detlev ELLMERS, Frühe Schifffahrt (wie Anm. 10), S. 40 f.; DERS., Techniken (wie Anm. 55), S. 307 f. und 311 f.

<sup>98</sup> Quellen zur Geschichte des Kölner Handels (wie Anm. 77), Bd. 1, Bonn 1923, 1108; Jürgen HUCK, Neuss, der Fernhandel und die Hanse, T. 1: Neuss bis zum Ende der Hansezeit (Schriftenreihe des Stadtarchivs Neuss 9), Neuss 1984, S. 135, auch mit weiteren Belegen.

<sup>99</sup> So vor 1244 derjenigen in Bremen; HILL, Stadt (wie Anm. 37), S. 253, auch für weitere Brücken.

<sup>100</sup> ELLMERS, Frühe Schifffahrt (wie Anm. 10), S. 41. Zur Fährschifffahrt auf dem Rhein FIMPELER-PHILIPPEN, Schifffahrt (wie Anm. 34), S. 185–213.

<sup>101</sup> Holger RABE, Mittelalterlicher Fernhandel und -verkehr im oberen Weserraum, in: Die Weser – Leuchtendes Mittelalter (wie Anm. 52), S. 54–61, hier S. 61.

<sup>102</sup> HUB 8, 826.



# Hansehandel auf dem Rhein im Hoch- und Spätmittelalter\*

Franz Irsigler

## 1. Der Rhein als Handelsachse im Mittelalter

Die mir von Rudolf Holbach gestellte Aufgabe, in einer guten halben Stunde zu zeigen, in welchem Umfang der mittelalterliche Rheinhandel als Hansehandel zu begreifen ist, stellt mich vor fast unlösbare Probleme. Darf nur der Handel der am Rhein gelegenen Mitgliedsstädte der Hanse, Köln, Neuss (?),<sup>1</sup> Duisburg, Wesel, Emmerich, Nimwegen und Arnheim, als Hansehandel bezeichnet werden? Wie ist der von Köln rheinaufwärts gerichtete Handel einzuordnen, den bis nach Ungarn/Siebenbürgen, Italien und Sizilien aktive Firmen betrieben,<sup>2</sup> etwa die Stralen, van der Burg, Veckinchusen (mit Sivert Veckinchusen bis 1416), deren Hauptziele aber, die Kontore in London und Brügge, im Nord- und andere im Ostseeraum lagen? War nicht Frankfurt am Main, einer der wichtigsten Zielorte des Hansehandels,<sup>3</sup> am einfachsten über den Rhein erreichbar?

Darf der nach England, in die Niederlande und in die Hansestädte an Nord- und Ostsee führende Aktivhandel von Kaufleuten, die nicht aus Hansestädten stammten, aber den Rhein als Transportweg nutzten, nicht auch als Hansehandel bezeichnet werden? Die meines Erachtens unlösbaren Abgrenzungsprobleme zwingen zu einem

---

\* Leicht erweiterte und mit Literaturauswahl versehene Fassung meines Vortrags auf der Pfingsttagung des Hansischen Geschichtsvereins am 6. Juni 2017.

<sup>1</sup> Bestritten wird die Hansemitgliedschaft für „die wirtschaftlich nicht unbedeutende, auch im Fernhandel aktive Stadt Neuss, der zwar durch kaiserliches Privileg 1475 nach der erfolgreich überstandenen Belagerung durch Karl den Kühnen ‚recht und gerechtigkeit der Hannß‘ verliehen wurde, die damit aber nicht in den Rang einer Hansestadt erhoben wurde“; so Philippe DOLLINGER, *Die Hanse, neu bearbeitet von Volker HENN, Nils JÖRN*, Stuttgart ©2012, S. 159. Anders Jürgen HUCK, *Neuss, der Fernhandel und die Hanse*, Bd. 1. Neuss bis zum Ende der Hansezeit (Schriftenreihe des Stadtarchivs Neuss 9), Neuss 1984.

<sup>2</sup> Ausführlich Gunther HIRSCHFELDER, *Die Kölner Handelsbeziehungen im Spätmittelalter* (Veröffentlichungen des Kölnischen Stadtmuseums 10), Köln 1994, Kap. 3 (Italien), 5 und 6 (Österr. Raum, südosteuropäischer Raum), S. 53–154; zum Handel in den Hanseraum siehe Kap. 8 (S. 175–266), in die Niederlande, Kap. 9 (S. 267–394), England, Kap. 10 (S. 395–435); zum Englandhandel siehe vor allem auch Stuart JENKS, *England, die Hanse und Preußen: Handel und Diplomatie 1377–1474* (QDhG 38), 3 Teile, Köln u. a. 1992.

<sup>3</sup> Michael ROTHMANN, *Die Frankfurter Messen im Mittelalter* (Frankfurter historische Abhandlungen 40), Stuttgart 1998; Franz IRSIGLER, *Messehandel – Hansehandel*, in: *HGbl.* 120, 2002, S. 33–50.

offenen, großzügigen Vorgehen, das die Idee der Flusshandelsachsen, die zur Nord- und Ostsee führen, die Grundidee dieser Tagung, aufgreift und den Rhein mit seinen Nebenflüssen als die wichtigste Achse, die zur hansischen Zentralachse von Nowgorod bis nach Setubal führt, in den Mittelpunkt stellt.<sup>4</sup>

Bis heute ist der Rhein mit 1236 km Länge und einem Einzugsgebiet von 224.400 km<sup>2</sup> der größte Fluss Deutschlands und einer der bedeutendsten Handelswege Europas. Er überragt Donau, Elbe, Wolga, Po, Rhône, Seine, Loire und Ebro im Frachtaufkommen bis heute um Längen.<sup>5</sup> Im Mittelalter wurde der Rhein spätestens seit dem 13. Jh. die zentrale Linie der europäischen Nord-Süd-Achse, welche die wirtschaftlichen führenden Regionen Europas, die Niederlande über die Rheinlande mit Oberitalien verband.

Aber der Rhein war immer mehr als eine Wasserstraße höchsten Ranges. Wie kaum ein anderer Strom Europas verband er städtische und ländliche Siedlungen, vor allem in den nach ihm benannten Tiefebene, in vollendeter Hierarchie mit den Großstädten Utrecht, Köln, Mainz, dem rheinnahen Frankfurt am Main, mit Straßburg und Basel, gefolgt von einer Reihe kräftiger Mittelstädte und einer Fülle von lebendigen Kleinstädten. Insgesamt waren bis 1500 mehr als 180 voll entwickelte Städte in den Rheinlanden entstanden.<sup>6</sup> Der Rhein verdichtete landwirtschaftliche Produktion bis zu den höchsten Intensitätsstufen in den rheinnahen Becken- und Bördenlandschaften am Niederrhein, in den rheinbegleitenden, mit Reben bepflanzten Berghängen des Mittel- und Oberrheins<sup>7</sup> und – wie ihn zu Beginn des 16. Jh.s der sogenannte Oberrheinische Revolutionär nannte – dem „Herz und Garten Europas“,<sup>8</sup> der von Basel bis nach Bingen reichte.

<sup>4</sup> Vorarbeiten: Franz IRSIGLER, „Teutschlands hochschlagende Pulsader“: Zur wirtschaftlichen Bedeutung des Rheins bis zum frühen 19. Jahrhundert, in: Vom Zauber des Rheins ergriffen. Zur Entdeckung der Rheinlandschaft, hg. von Klaus HONNEF et al., München 1992, S. 67–80; DERS., Rhein, Maas und Mosel als Handels- und Verkehrsachsen im Mittelalter, in: Siedlungsforschung. Archäologie – Geschichte – Geographie 25, 2007, S. 9–32; DERS., Der Rhein als Handelsstraße im späten Mittelalter, in: Wirtschaft an Rhein und Mosel. Von den Römern bis ins 19. Jahrhundert, hg. von Franz J. FELTEN (Mainzer Vorträge 14), Stuttgart 2010, S. 33–55.

<sup>5</sup> IRSIGLER, Der Rhein (wie Anm. 4), S. 33.

<sup>6</sup> DERS., Rhein, Maas und Mosel (wie Anm. 4), S. 13.

<sup>7</sup> DERS., Die Gestaltung der Kulturlandschaft am Niederrhein unter dem Einfluss städtischer Wirtschaft, in: Wirtschaftsentwicklung und Umweltbeeinflussung (14.–20. Jahrhundert), hg. von Hermann KELLENBENZ (Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte 20), Wiesbaden 1983, S. 173–195; DERS., Intensivwirtschaft, Sonderkulturen und Gartenbau als Elemente der Kulturlandschaftsgestaltung in den Rheinlanden (13.–16. Jahrhundert), in: Agricoltura e trasformazione dell’ ambiente: Secoli XIII–XVIII, hg. von Annalisa GUARDUCCI (Pubblicazioni. Istituto Internazionale di Storia Economica F. Datini, Prato 2/2/11), Florenz 1984, S. 719–747.

<sup>8</sup> Das Buch der hundert Kapitel und der vierzig Statuten des sogenannten Oberrheinischen Revolutionärs, hg. von Annelore FRANKE, Gerhard ZSCHÄBITZ (Leipziger Übersetzungen und Abhandlungen zum Mittelalter A4), Berlin 1967, S. 40 f.: *Der boden ist gulden. Wo man das ertrich weschet in dem Rin, do find man das best gold. Die berg vmb das Elsas sind vol silbers vnd edels gestein, vil stett vnd schlos vol mit stritbaren luten besetzt, schone frucht, guot wein vnd korn, fleisch vnd fisch.* – Siehe auch Tom SCOTT, Das Elsaß als wirtschaftliche Brückenlandschaft im 15. und 16. Jahrhundert, in: Zwischen Habsburg und Burgund. Der Oberrhein als europäische Landschaft im 15. Jahrhundert, hg. von Konrad KRIMM et al. (Oberrheinische Studien 21), Ostfildern 2003, S. 215–228; IRSIGLER, Der Rhein (wie Anm. 4), S. 48–53.

Der Rhein bündelte den Verkehr der vielen schiffbaren Nebenflüsse von der Ill bis zur Ruhr und der Lippe; er gab den ihn querenden und begleitenden Straßenzügen Zielorte und Richtung vor – es wäre ein großer Fehler, würde man den vor allem rhein-aufwärts gerichteten Verkehr auf den Tal- und Bergstraßen, der Reichsstraße zwischen Frankfurt am Main und Aachen oder der erst im Mittelalter neu angelegten *Lampartischen* Straße zwischen Straßburg – über Metz, Luxemburg oder Trier führend – und Antwerpen vernachlässigen.<sup>9</sup> Auch sie waren in hohem Maße Träger von Waren und Gütern aus dem Hanseraum oder für den Hanseraum bestimmt. Der Rhein erschloss auch den Holzreichtum der Alpen und der den Strom berührenden Mittelgebirge,<sup>10</sup> wie er überhaupt einen erheblichen Teil der gewerblichen Produktion – Textilien und Metallwaren – im Westen des Reiches konzentrierte.<sup>11</sup>

An den Ufern des Rheins versammelten sich seit dem frühen Mittelalter viele Zentralorte der kirchlichen Organisationen, Klöster und Bistümer, sowie die Brennpunkte politischer Macht, allein vier Kurfürstentümer und zahlreiche weltliche Herrschaften, die ihre Residenzen mit Vorliebe am Rhein ansiedelten, angezogen durch den reichen Strom an barem Geld und sicherem Kredit, den die vielen Zollstellen und Münzstätten kanalisiert. Der Rhein war nicht nur die wichtigste, sondern bis zum Ende des Alten Reiches auch die teuerste Wasserstraße in Europa. Ohne die Rheinzölle wären die rheinischen Territorien kaum lebensfähig gewesen.<sup>12</sup>

---

<sup>9</sup> Hans-Walter HERRMANN, Die flandrisch-lampartische Straße zwischen Straßburg und Sierck. Geschichte einer Neuanlage, in: Auf den Römerstraßen ins Mittelalter. Beiträge zur Verkehrsgeschichte zwischen Maas und Rhein von der Spätantike bis ins 19. Jahrhundert, hg. von Friedhelm BURGARD, Alfred HAVERKAMP (Trierer Historische Forschungen 30), Mainz 1997, S. 447–469; von Interesse sind weitere Beiträge dieses Bandes, auch zu den Alpenpässen.

<sup>10</sup> Siehe Franz IRSIGLER, Die Flößerei auf der Mosel und ihren Nebenflüssen, in: La forêt en Lotharingie médiévale. Der Wald im mittelalterlichen Lotharingen, hg. von Michel PAULY, Hérold PETTIAU (Publications du CLUDEM 43), Luxembourg 2016, S. 327–341, mit Nachweis von Nadelwald in den Vogesen, spätestens seit dem 16. Jh. (Anfänge um 1000).

<sup>11</sup> Hektor AMMANN, Deutschland und die Tuchindustrie Nordwesteuropas im Mittelalter, in: HGBll. 72, 1954, S. 1–63; DERS.: Von der Wirtschaftsgeltung des Elsass im Mittelalter, in: Alemannisches Jahrbuch 1955, S. 95–202, und weitere Arbeiten; Franz IRSIGLER, Köln, die Frankfurter Messen und die Handelsbeziehungen mit Oberdeutschland im 15. Jahrhundert, in: Köln, das Reich und Europa, hg. von Hugo STEHKÄMPER (Mitteilungen aus dem Stadtarchiv von Köln 60), Köln 1971, S. 341–430.

<sup>12</sup> Georg DROEGE, Die finanziellen Grundlagen des Territorialstaates in West- und Ostdeutschland an der Wende vom Mittelalter zur Neuzeit, in: VSWG 53, 1966, S. 145–161; Friedrich PFEIFFER, Rheinische Transitzölle im Mittelalter, Berlin 1997; DERS., Zollpolitik und Zollpraxis am Rhein im 14. und 15. Jahrhundert zwischen Fiskalinteresse und Handelssteuerung, in: RheinVjbl. 68, 2004, S. 64–82.

## 2. Der Rheinhandel im Spiegel der Koblenzer Zollrolle

Eine erste Gesamtschau des Rheins als Träger des Fernhandels zwischen den Alpen und den späteren Niederlanden bietet uns der älteste Koblenzer Zolltarif,<sup>13</sup> eine Formalfälschung aus 1104, die aber, wie Pfeiffer gezeigt hat,<sup>14</sup> sehr zuverlässig die Verhältnisse um oder kurz vor dem Jahr 1000 beleuchtet (Abb. 1). Er verrät die Herkunftsorte oder Heimatregionen der Schiffsführer und Kaufleute, die den Zoll passierten, vor allem aber, weil die Zollabgaben teils aus Geldzahlungen, teils aus typischen und offenbar sehr gefragten Fernhandelswaren bestanden, die Hauptgüter des rheinischen Handels zu dieser Zeit:

Die maasländischen Kaufleute aus Dinant, Namur, Huy und Lüttich hatten bei der Bergfahrt Messingbecken und Messingkessel geladen, die berühmten Dinanderien, die für die bedeutenden Messingzentren des späten Mittelalters, Aachen, Stolberg, Köln, Braunschweig und Nürnberg vorbildgebend werden sollten.<sup>15</sup> Die Kaufleute aus Flandern brachten damals noch Schaffelle und Lederwaren, noch nicht Tuche; denn die flandrische – wie auch die brabantisch-maasländische – Tuchexportproduktion wurde erst um 1100 wichtig. Die Fracht der Antwerpener und der Bewohner des Rheindeltas aus Zaltbommel, Tiel und dem an der IJssel gelegenen Deventer bestand aus Käse, Seeaal, Hering und Seelachs. Die niederrheinischen Kaufleute aus Duisburg, Neuss, Köln, Deutz und Bonn gaben als Zoll vor allem Wachs, was auf frühe, gewissermaßen vorhansische Beziehungen von Duisburg und Köln über den Hellweg und gerade auch Soest nach Mittel- und Ostdeutschland bis in den späteren hansischen Ostseeraum verweist.<sup>16</sup> Die einheimische Wachsproduktion konnte offenbar den hohen Bedarf der Kirchen, Klöster, Pfalzen und Adelhöfe im rheinisch-niederländischen Raum nicht decken und sollte dazu auch im Hoch- und Spätmittelalter nicht in der Lage sein. Ich vermute, dass zur Fracht der Kölner und Duisburger Schiffe auch schon Pelzwerk aus dem Osten und Norden Europas zählte, das wegen seines hohen Wertes nicht als Ware Zoll dienen konnte. Als führende Pelzmärkte begegnen Köln und Duisburg erst im 12. Jh.; dorthin schickte der Trierer Erzbischof seinen Kammerkürschnermeister zum Pelzeinkauf mit Kreditbrief, wobei der Kämmerer des Erzbischofs ein Pferd bereitstellen musste.<sup>17</sup>

Rhein- und moselabwärts stand am Koblenzer Zoll als Frachtgut Wein ganz klar an erster Stelle. Die „Königsware“ des frühen Rheinhandels, bestimmt für die Märkte des sich bildenden Hanseraumes, brachten die Kaufleute und Schiffsführer vom Mittel- und Oberrhein, die Mainzer, Wormser, Speyrer und Straßburger; auf der Mosel

<sup>13</sup> Edition in: Elenchus fontium historiae urbanae, hg. von C. VAN DE KIEFT, J.F. NIERMEYER, Bd. 1, Leiden 1967, Nr. 39, S. 64–66.

<sup>14</sup> PFEIFFER, Transitzölle (wie Anm. 12), S. 83–127, mit Karte (hier Abb. 1), S. 105.

<sup>15</sup> Siehe Franz IRSIGLER, Rohstoffnutzung und Stadtentwicklung in Mitteleuropa vom Mittelalter bis zur Industrialisierung, in: Siedlungsforschung. Archäologie – Geschichte – Geographie 30, 2013, S. 7–25, hier S. 10–12 (Messingstädte Mitteleuropas).

<sup>16</sup> IRSIGLER, Rhein, Maas und Mosel (wie Anm. 4), S. 13–15; DERS., Der Rhein (wie Anm. 4), S. 34–36.

<sup>17</sup> Belegt im *Liber annualium iurium archiepiscopi et ecclesie Trevirensis* von 1215/1217, in: Elenchus I (wie Anm. 13), Nr. 113, S. 182–185 (Pelzeinkauf S. 184); zur Datierung PFEIFFER, Transitzölle (wie Anm. 12), S. 123.

## Hansehandel auf dem Rhein im Hoch- und Spätmittelalter

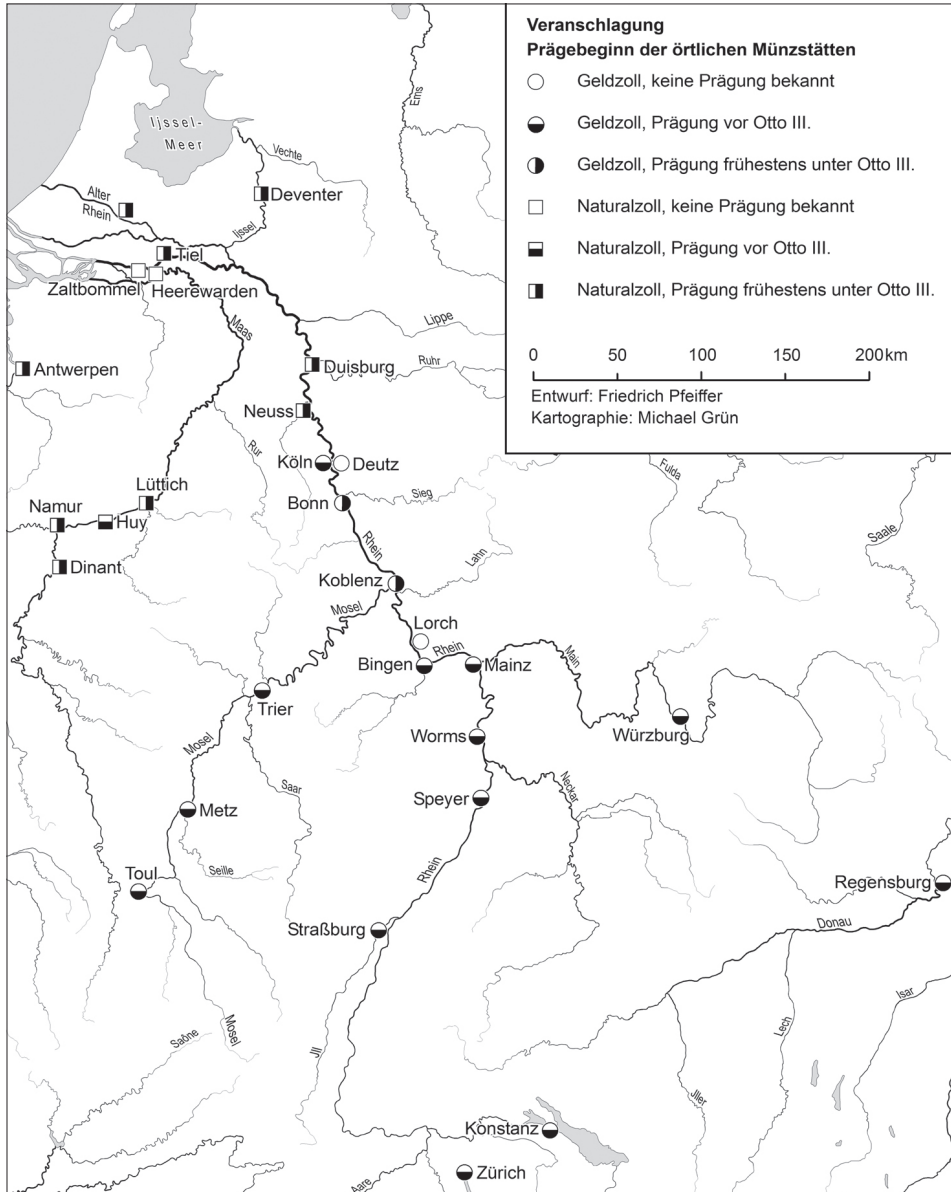


Abb. 1: Herkunft der im ältesten Koblenzer Zolltarif genannten Händler (Kart. Michael Grün 1997), aus: PFEIFFER, Transitzölle (wie Anm. 12), S. 105.

waren Kauffleute aus Toul, Metz und vor allem Trier aktiv. Den Main herab fuhren mit dem Frankenwein die Würzburger,<sup>18</sup> vielleicht auch einige Regensburger, sofern sie nicht über Ulm und den Bodenseeraum an den Oberrhein zogen. Metallprodukte und Rohstoffe – in einer Fassung des Zolltarifs wird Kupfer genannt<sup>19</sup> –, die aus dem Alpenraum, dem Schwarzwald oder dem Schweizer Jura stammten, hatten die Konstanzer und die Züricher geladen. Erstere sollten im 15. Jh. ein besonderes Interesse an der deutschen Hanse entwickeln.<sup>20</sup>

Den Koblenzer Zoll passierten auch jüdische Kaufleute unbestimmter Herkunft mit Kaufsklaven, wohl aus dem ostelbischen Raum, nicht mehr aus Böhmen, die sich wahrscheinlich auf dem Weg moselaufwärts über Lothringen und Burgund nach Marseille befanden, wo die Sklaven – ein Teil von ihnen als Eunuchen – ins muslimische Spanien verkauft wurden.<sup>21</sup> Im zweiten Koblenzer Zolltarif von 1209 werden Sklavenhändler nicht mehr erwähnt.<sup>22</sup>

Gesondert verzollt wurden in Koblenz um 1000 schließlich auch Schwerter aus Köln oder dem Siegerland, ferner Jagdfalken und Saumtiere.

### 3. Frühe Hansen und Textillandschaften in den Niederlanden, an Rhein und Donau

Im 11. und 12. Jh. sind zwei wirtschaftsgeschichtlich höchst bedeutsame Vorgänge zu beobachten, zum einen die Ausbildung von erstaunlich leistungsfähigen und exportorientierten Textilproduktionslandschaften zwischen England, den Niederlanden und Oberdeutschland, die neben das frühe Messingproduktionszentrum im Maasraum traten, und zum anderen die Bildung von sehr gut organisierten kaufmännischen Fahrtgemeinschaften mit festen Zielen oder Zielräumen, die man als Hansen bezeichnet hat.<sup>23</sup> Sie entstanden zuerst in den südlichen Niederlanden, im Hennegau und in Flandern. „Die Mitglieder der Caritas genannten Kauffteutegilde von Valenciennes werden in Statuten des 11. Jahrhunderts

---

<sup>18</sup> IRSIGLER, Rhein, Maas und Mosel (wie Anm. 4), S. 15.

<sup>19</sup> DERS., Der Rhein (wie Anm. 4), S. 35.

<sup>20</sup> DOLLINGER, Die Hanse (wie Anm. 1), S. 113.

<sup>21</sup> IRSIGLER, Rhein, Maas und Mosel (wie Anm. 4), S. 15; ob bei diesem Handel die Stadt Verdun noch jene Rolle spielte, die ihr Liudprand von Cremona (920–972) zuschrieb, wird von Frank G. HIRSCHMANN, Verdun im hohen Mittelalter. Eine lothringische Cathedralstadt und ihr Umland im Spiegel der geistlichen Institutionen (Trierer Historische Forschungen 27), Teil 1, Trier 1996, S. 304 f. eindeutig bestritten. Zu Liudprand siehe Joseph BECKER, Die Werke Liudprands von Cremona (MGH SS rer. Germ. 42), Hannover<sup>3</sup>1915, Nachdruck 1993, S. 1–158, hier S. 155 f.: *Carcimasius autem Greci vocant amputatis virilibus et virga puerum eunuchum, quod Verdunenses mercatores ob immensum lucrum facere et in Hispaniam ducere solent*. Siehe auch PFEIFFER, Transitzölle (wie Anm. 12), S. 127.

<sup>22</sup> Zur Interpretation dieses Tarifs siehe PFEIFFER, Transitzölle (wie Anm. 12), S. 129–143.

<sup>23</sup> Vgl. neben DOLLINGER, Die Hanse (wie Anm. 1), bes. Einführung S. XI–XIX, den umfangreichen Sammelband zur Hamburger Hanse-Ausstellung von 1989: Die Hanse. Lebenswirklichkeit und Mythos, hg. von Jörgen BRACKER et al., Lübeck<sup>4</sup>2006.

*hanseurs* genannt.“<sup>24</sup> Valenciennes war seit 1070 Vorort der Grafschaft Hennegau. Im 12. Jh. entstanden die Hansen von St. Omer, Gent, Ypern und Brügge. Ihnen und der mehrere Städte umfassenden flandrischen Hanse in London hat Hans Van Werweke 1958 in den Hansischen Geschichtsblättern einen wichtigen Aufsatz gewidmet,<sup>25</sup> den die französische – mit Philippe Dollinger – und deutsche Hanseforschung leider kaum beachtet hat; neben belgischen Wirtschaftshistorikern wie Jan A. Van Houtte<sup>26</sup> oder Wybe Jappe Alberts<sup>27</sup> hat ausführlich nur Edith Ennen auf die flandrischen Hansen als Vorbilder und Konkurrenten der niederrheinischen Hanse von Köln und Tiel in London verwiesen.<sup>28</sup> Die Fahrtgenossenschaften der flandrischen Hansen strebten nach Monopolrechten in den von ihnen bevorzugten Städten und Regionen. Die Hanse von St. Omer hätte gern im Handel mit den britischen Inseln und dem Raum südlich der Somme die Konkurrenz der übrigen Hansen ausgeschlossen, die Genter Hanse wollte die Beteiligung anderer flandrischer Städte am Weinhandel auf dem Rhein beschränken, was an deren Widerstand und dem 1171 vom Kaiser gestützten Kölner Stapelrecht scheiterte.<sup>29</sup>

Besonders attraktiv war für alle flandrischen Hansen der große Londoner Markt, wo Ypern und Brügge um den Vorrang kämpften, bald aber auch die Kölner Konkurrenz mit den großen frühen Privilegien für den Stalhof fürchten mussten. Begehrt waren neben der hervorragenden englischen Wolle auch die scharlachroten Tuche aus Stamford, die bald überall nachgeahmt wurden, nicht zuletzt in Regensburg.<sup>30</sup>

Bis weit ins 13. Jh. hinein erscheinen in Mittel- und Westeuropa die flämischen Kaufleute als die mit Abstand aktivste Fernhändlergruppe. Sie bemühten sich auch um die Verlängerung der Rheinachse nach Oberdeutschland und den Anschluss an

---

<sup>24</sup> Edith ENNEN, Die europäische Stadt des Mittelalters, Göttingen 1987, S. 147, auch allgemein zu den Hansen in den Niederlanden und im nordwestlichen Frankreich.

<sup>25</sup> Hans VAN WERVEKE, Das Wesen der flandrischen Hansen, in: HGBl. 76, 1958, S. 7–20; wieder in: DERS., *Miscellanea Mediaevalia*. Verspreide opstellen over economische en sociale geschiedenis van de middeleeuwen, Gent 1968, S. 88–103; siehe auch DERS., Der flandrische Eigenhandel im Mittelalter (1936), in: ebd., S. 45–59.

<sup>26</sup> Jan A. VAN HOUTTE, *Economische en sociale geschiedenis van de Lage Landen*, Zeist 1964; DERS., Die Beziehungen zwischen Köln und den Niederlanden vom Hochmittelalter bis zum Beginn des Industriezeitalters, Köln 1969.

<sup>27</sup> Wybe JAPPE ALBERTS, *De Nederlandse hanzesteden*, Bussum 1969.

<sup>28</sup> Edith ENNEN, Kölner Wirtschaft im Früh- und Hochmittelalter, in: *Zwei Jahrtausende Kölner Wirtschaft*, hg. von Hermann KELLENBENZ, Klara VAN EYLL, Köln 1975, S. 87–193, bes. S. 143 f.; DIES., Die europäische Stadt (wie Anm. 24), S. 147; einen Hinweis auf die Forschungen Hans Van Werwekes und die frühen flandrischen Hansen findet man auch bei Franz IRSIGLER, Fernhandel, Märkte und Messen in vor- und frühhansischer Zeit, in: *Die Hanse. Lebenswirklichkeit* (wie Anm. 23), S. 23–33, hier S. 32 f.

<sup>29</sup> Vgl. Franz IRSIGLER, Köln und die Stauer im letzten Drittel des 12. Jahrhunderts, in: *Europas Städte zwischen Zwang und Freiheit. Die europäische Stadt um die Mitte des 13. Jahrhunderts*, hg. von Wilfried HARTMANN (Schriftenreihe der Europa-Kolloquien im Alten Reichstag, Sonderband), Regensburg 1995, S. 83–96; kritisch dazu Hugo STEHKÄMPER, Kaiser Friedrich Barbarossa: nur Wirtschaftsförderer oder zugleich auch Machtpolitiker? Eine Forschungskontroverse, in: *HJb.* 119, 1999, S. 65–83.

<sup>30</sup> Natalie FRYDE, Ein mittelalterlicher deutscher Großunternehmer: *Terricus Teutonicus de Colonia in England, 1217–1247* (VSWG Beiheft 125), Stuttgart 1997, Kap. II: Die Herstellung und Verbreitung von Stamford-Tuch, S. 61–78, mit Hinweisen auf andere Produktionsorte.

den Donauhandel nach Südosteuropa durch die Gründung einer flandrischen Hanse in Wien, die 1208 durch Herzog Leopold VI., den Glorreichen, von Österreich und Steier privilegiert wurde,<sup>31</sup> aber möglicherweise schon länger in der Stadt präsent war. Leopold erklärte, er habe als seine Bürger Leute angesiedelt, die hier Flandrer genannt würden (*burgenses nostros, qui apud nos Flandrenses nuncupantur*). Sie sollten sich bei der Ausübung ihres Berufes (*in officio suo*) desselben Marktrechts oder weltlichen Rechts in Stadt und Land (*jure fori nostri in civitate et in terra*), derselben Freiheit und Privilegierung wie die anderen Bürger erfreuen und jene nutzen. Niemand solle es wagen, in ihrem Arbeitsbereich tätig zu werden (*in eorum officio negociari*), wenn er nicht von ihnen in ihr *consortium* aufgenommen sei. Die einseitige Identifizierung der *Flandrenses* von 1208 in der österreichischen Forschung mit Tuchfärbern oder Webern, die das *consortium* – in meinen Augen eine Hanse oder Gilde – zur frühen Zunft mit einschließendem Zunftzwang macht, aber bei der Deutung des Begriffes *negociari* – das ist: Kaufmannschaft treiben! – Probleme hat,<sup>32</sup> brachte mich dazu, den Urkundentext erneut zu hinterfragen.

Die *Flandrenses* waren auf ihrem Weg an die Donau begünstigt durch die frühen Messen von Köln, Aachen und Duisburg,<sup>33</sup> die Hilfestellung der Regensburger, vielleicht auch der Ulmer Kaufleute. Führend waren neben diesen auf der Donauroute nach Südosteuropa die Kölner und Aachener Fernhändler. Von den Kölner Messen aus konnten verpackte Wagenladungen von Tuch ungeöffnet bis ins Herzogtum Österreich geführt werden, wo die Regensburger 1192 drei Pfund Zoll zahlten: *de onere plaustris, quod vulgari dicitur aein wagengiwandt, sicut funibus circumligatis a Colonia ducitur, tria talenta solvantur*.<sup>34</sup> „Die Kölner Wagenlast Tuch war die Transport- und Zolleinheit auf der Donau“,<sup>35</sup> ab Ulm offenbar auf den Ulmer Schachteln transportiert.

Vor der Stadt Wien war der wichtigste Zielort Enns mit seiner auch im niederrheinisch-niederländischen Raum bekannten, vierwöchigen Messe. Die auf Wunsch der Regensburger am 15. April 1191 durch Herzog Ottokar IV. von der Steiermark (1192 beerbt durch die Babenberger) für seine *villa* Enns erneuerte Messeordnung zeigt uns eine Regensburger Hanse, der sich auf der Messe die Kölner, Aachener und Ulmer Kaufleute der Führung und Marktaufsicht des Regensburger Hansagrafen (*comes*

<sup>31</sup> Text in: Quellensammlung zur Frühgeschichte der österreichischen Stadt (bis 1277) (*Elenchus fontium historiae urbanae III*, 1), Leiden 1992, Nr. 41, S. 37 f.; zur Deutung als Hansennachweis Franz IRSIGLER, Polyethnizität als Chance und Gefahr – Flandern und Flamen, in: *Vieler Völker Städte. Polyethnizität und Migration in Städten des Mittelalters – Chancen und Gefahren*, hg. von Kurt-Ulrich JÄSCHKE, Christhard SCHRENK (Quellen und Forschungen zur Geschichte der Stadt Heilbronn 21), Heilbronn 2012, S. 209–230, hier S. 209 f. und 216–221.

<sup>32</sup> Ausführlich diskutiert von IRSIGLER, Polyethnizität (wie Anm. 31), S. 210 mit Anm. 7.

<sup>33</sup> Franz IRSIGLER, Jahrmärkte und Messesysteme im westlichen Reichsgebiet bis ca. 1250 (1996), wieder in: *Miscellanea Franz Irsigler. Festgabe zum 65. Geburtstag*, hg. von Volker HENN et al., Trier 2006, S. 395–428, bes. S. 403–413.

<sup>34</sup> Quellensammlung (wie Anm. 31), Nr. 33, S. 27–30; IRSIGLER, Polyethnizität (wie Anm. 31), S. 219.

<sup>35</sup> Walter STEIN, *Handels- und Verkehrsgeschichte der deutschen Kaiserzeit* (Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte 10), Berlin 1922, Nachdruck Darmstadt 1977, S. 272.



*Ratisponensium*) unterwerfen mussten.<sup>36</sup> In diese früh privilegierte Fernhändlergruppe drängten die erst im vorletzten Absatz der Urkunde Ottokars genannten *mercatores ultra terminos venientes, videlicet de Masthrihet, et de externis partibus*, die eine relativ hohe eigene Messegebühr bezahlten, donauabwärts eine Viertelmark Silber, ein Pfund Pfeffer, ein Paar Schuhe und ein Paar Handschuhe – die Lederwaren kennen wir schon aus der Koblenzer Zollrolle –, donauaufwärts nur eine Viertelmark Silber. Die vage Formulierung *de externis partibus*, was man eigentlich mit „jenseits der Reichsgrenze“ übersetzen müsste, darf man dank der mangelhaften herrschaftsgeografischen Kenntnisse in der Kanzlei Ottokars wohl auf Flandern beziehen, dessen westlicher Teil ja von Frankreich lehensabhängig war. Aus dem Maastal mit der Tuchstadt Maastricht, Niederlotharingien/Brabant und Flandern müssen zahlreiche Kaufleute nach Enns gekommen sein, sonst hätten sie den hohen gemeinsamen Zoll nicht aufbringen können.<sup>37</sup>

Die Regensburger Hanse war natürlich auch in Wien aktiv. Schon 1192 sind dort aus der bayerischen Handelsstadt stammende *honesti viri, qui appellantur hospites id est wirt* bezeugt, die als Schiedsrichter bei Handelsstreitigkeiten gehört wurden.<sup>38</sup> Die Hanse der *Flandrenses* hat bis ins 14. Jh. überlebt, wie die Bestätigung des Privilegs von 1208 im Jahre 1333 (Transsumpt 1373) zeigt. Dass die *Flemminge* von 1373 ihre berufliche Ausrichtung inzwischen auf die Tuchfärberei konzentriert hatten, wie eine Notiz im sogenannten „Eisenbuch“ nahe legt,<sup>39</sup> spricht nicht gegen die Annahme, dass die *Flandrenses* von 1208 als Kaufleute nach Wien gezogen sind und ihr *consortium* eine frühe Hanse war.

Ich musste die vor der deutschen Hanse entstandene Achse von Rhein und Donau, die schon um 1200 die Wirtschaftsräume England, Niederlande, Nieder- und Mittelrhein, Oberschwaben und Donaauraum von Ulm bis weit über Wien hinaus<sup>40</sup> verband, ausführlicher darstellen, weil die dort aktiven Kaufleute den Regeln des Hansehandels folgend mit festen Fahrtgenossenschaften, die am Heimatort als Gilden, später als Kaufleutezünfte, an den Zielorten aber als Hansen agierten, sich in der Fremde um Handels- und Zollprivilegien bemühten. Gewissermaßen parallel zu den von England, Flandern und dem Niederrhein bis nach Regensburg, Enns und Wien reichenden hansischen Gemeinschaften entstanden neue Gewerbelandschaften, die das Textilgewerbe mit der Produktion von Wolltuch, Leinen und vielleicht sogar schon frühen Baumwoll-Leinen-Mischgeweben (Barchent) zum Leitsektor der Wirtschaftsentfaltung im Hochmittelalter machten.

<sup>36</sup> Quellensammlung (wie Anm. 31), Nr. 30, S. 25 f., auch zum Folgenden.

<sup>37</sup> IRSIGLER, Polyethnizität (wie Anm. 31), S. 219–221.

<sup>38</sup> Quellensammlung (wie Anm. 31), Nr. 30, S. 29; IRSIGLER, Polyethnizität (wie Anm. 31), S. 220 f.

<sup>39</sup> Wie Anm. 32, mit allen Quellen- und Literaturangaben.

<sup>40</sup> Auf die Niederlassung von flämischen Kaufleuten und Webern in Ungarn verweisen Raimund Friedrich KAINDL, *Geschichte der Deutschen in den Karpatenländern* (Allgemeine Staatengeschichte 3), Bd. 2: *Geschichte der Deutschen in Ungarn und Siebenbürgen bis 1763, in der Walachei und Moldau bis 1774*, Gotha 1907, S. 171, 182 und 207; STEIN, *Handels- und Verkehrsgeschichte* (wie Anm. 35), S. 330.

Als erster hat der Trierer Domscholaster Winrich, der aus Verdun stammte und über sehr gute geografische Kenntnisse verfügte, in seiner um 1080 verfassten Streitschrift *Conflictus ovis et lini* die produktivsten Textillandschaften West- und Mitteleuropas exakt beschrieben.<sup>41</sup> Er nennt die roten Wolltuche Britanniens, deren Farbe – sie war aus der Kermesschildlaus gewonnen – tiefer und leuchtender sei als Blut, Sonne oder eine Flamme, sowie die grünen und himmelblauen Tuche aus Flandern; er rühmt die schöne Schwärze der Tuche aus dem Rheinland, die roten Stoffe Schwabens – wahrscheinlich mit Saflor oder Krapp gefärbt – und die am Hister, also an der Donau in Regensburg gefärbten gelben, gleichsam natur- oder gemischtfarbenen Tuche; darunter waren möglicherweise schon Barchente, denn Baumwolle war über die direkten Beziehungen der Regensburger nach Kiew und bis zum Schwarzen Meer durchaus schon zu gewinnen. Das Leinen des Bodenseeraumes, das ein gutes Jahrhundert später auf den Messen der Champagne, in Genua und Mailand Furore machte,<sup>42</sup> kennt er noch nicht, aber Leinen bietet bei ihm mit der Farbe Weiß die Farbe von Reinheit und Unschuld, die dem Wolltuch versagt bleiben muss.

Früh belegt sind in den Kölner Zollverträgen mit Lüttich und Huy von 1103 neben Messingprodukten, für die man Kupfer aus dem Harz brauchte, als Exportprodukte für den Rheinhandel auch maasländische Woll- und Leinentuche.<sup>43</sup> Zu einem der wichtigsten Tuchzentren stieg Maastricht auf, dessen Kaufleute uns schon auf den Messen von Enns begegnet sind. Eine zweite literarische Quelle, die 1133 in den *Gesta abbatum Trudonensium* (St. Trond) aufgezeichnete Geschichte vom Weberschiff, belegt Tuchherstellung in Maastricht, Tongeren, Looz, St. Trond, Aachen und Kornelimünster,<sup>44</sup> sicher über Köln auf die Märkte in Oberdeutschland und im Donaauraum gerichtet.

<sup>41</sup> Siehe Winrich von Trier. Der Streit zwischen Schaf und Lein. Lateinisch/Deutsch, hg. und übersetzt von Paul DRÄGER, Trier 2010, S. 24–27; vgl. kritisch zu Dräger in Kürze Dörte ERISKAT, Baumwollhandel und Barchentproduktion im Westen des Reiches (14.–16. Jahrhundert), Unterkapitel 2.2, Diss. Trier 2017/18 (in Druckvorbereitung).

<sup>42</sup> Grundlegend Hektor AMMANN, Die Anfänge der Leinenindustrie des Bodenseegebietes und der Ostschweiz, in: Zeitschrift für Schweizerische Geschichte 23,3, 1943, S. 329–370, erweitert in: Alemannisches Jahrbuch 1, 1953, S. 251–313; Rolf KIESSLING, Die Stadt und ihr Land. Umlandpolitik, Bürgerbesitz und Wirtschaftsgefüge in Ostschwaben vom 14. bis ins 16. Jahrhundert (Städteforschung A29), Köln u. a. 1989; Marco VERONESI, Oberdeutsche Kaufleute in Genua, 1350–1490: Institutionen, Strategien, Kollektive (Veröffentlichungen der Kommission für geschichtliche Landeskunde in Baden-Württemberg B199), Stuttgart 2014; ERISKAT, Baumwollhandel (wie Anm. 41).

<sup>43</sup> ENNEN, Kölner Wirtschaft (wie Anm. 28), S. 140. Quelle: Richard KNIPPING (Bearb.), Die Regesten der Erzbischöfe von Köln im Mittelalter (Publikationen der Gesellschaft für Rheinische Geschichtskunde 21), Bd. 2, 1100–1205, Bonn 1901, Nr. 28; zur Echtheitsfrage André JORIS, La ville de Huy au moyen-âge, des origines à la fin du XIVe siècle, Paris 1959, S. 235 f. mit Anm. 53.

<sup>44</sup> Gesta abbatum Trudonensium 12, c. 11–14, in: MGH SS X, hg. von Georg Heinrich PERTZ, Hannover 1854, Neudruck 1994; STEIN, Handels- und Verkehrsgeschichte (wie Anm. 35), S. 329; IRSIGLER, Rhein, Maas und Mosel (wie Anm. 4), S. 16.

#### 4. Fernhandelsmessen und Hansehandel auf dem Rhein

Im Schlussteil meiner Studie muss ich mich auf die Achsenfunktion des Rheins im Hoch- und Spätmittelalter beschränken, die durch das neue Element der Fernhandelsmessen neue Bedeutung gewann (Abb. 2), um 1300 aber auch eine neue Struktur des Hansehandels erkennen lässt, dessen Rhythmus im späten Mittelalter und im 16. Jh. ganz eindeutig von den großen Messen bestimmt wurde.<sup>45</sup>

Auf die besondere Rolle der Kölner Kaufleute bei der „Verlängerung“ der Rheinachse nach Westen, bis nach England, und nach Südosten in den Donauraum habe ich schon einige Male hingewiesen. Neben den aktiven Händlern aus dem früh bedeutenden Zentrum Tiel an der Waal,<sup>46</sup> dem breiteren der drei Rheinmündungsarme, zählten die Kölner zweifellos zu den *homines imperii*, die König Ethelred II. zu Beginn des 11. Jh.s unter seinen Schutz stellte. Ich darf kurz Dollinger in der durch Volker Henn und Nils Jörn überarbeiteten 6. Auflage des Hanse-Buches zitieren:

„Die Kölner verstärkten ihren Handel und erwarben zu einem unbekanntem Zeitpunkt oberhalb der Londoner Brücke ein Haus an der Themse, die ‚Gildhalle‘, die sie zu ihrem geschäftlichen Mittelpunkt machten, und die die Keimzelle des künftigen Hansekontors wurde. Um 1176 gewährte Heinrich II. den Kölnern für ihre Waren und für diese Niederlassung seinen besonderen Schutz und dazu das Privileg, ihren Wein auf demselben Markt (d. h. unter den gleichen Bedingungen), wie er für den französischen Wein vorgeschrieben war, zu verkaufen.“<sup>47</sup>

Den französischen Wein brachten die flandrischen Hansens. Die Sonderstellung der Kölner erregte im 13. Jh. den Neid der Hamburger und Lübecker, bis mit der Aussöhnung im Jahr 1282 das gemeinsame Hansekontor in London fertig war.<sup>48</sup>

Kölner Kaufleute waren sicher unter den *mercatores*, die Kaiser Friedrich I. Barbarossa 1166 bei der Bewilligung der beiden vierzehntägigen Messen in Aachen berieten,<sup>49</sup> vielleicht in Zusammenarbeit mit Aachener, Maastrichter und flämischen

---

<sup>45</sup> Vgl. die in Anm. 3 genannte Literatur; ferner Franz IRSIGLER, Jahrmärkte und Messen im Rhein-Mosel-Raum, in: *Les petites villes en Lotharingie/Die kleinen Städte in Lotharingien*, Actes des 6. Journées Lotharingiennes 25–27 octobre 1990, Centre Universitaire de Luxembourg, hg. von Michel PAULY (Publications de la Section historique de l’Institut Grand-Ducal de Luxembourg 109), Luxembourg 1992, S. 519–544, bes. Karte S. 541; Messen, Jahrmärkte und Stadtentwicklung in Europa/Foires, marchés annuels et développement urbain en Europe, hg. von Franz IRSIGLER, Michel Pauly (Beiträge zur Landes- und Kulturgeschichte 5), Trier 2007; Michel PAULY, Vom regionalen Messesystem zum internationalen Netz von Messestädten, in: *Netzwerke im europäischen Handel des Mittelalters*, hg. von Gerhard FOUQUET, Hans-Jörg GILOMEN (Vorträge und Forschungen 72), Ostfildern 2010, S. 49–100.

<sup>46</sup> ENNEN, *Kölner Wirtschaft* (wie Anm. 28), S. 113, 117 und 150 (Tielers als Mitglieder der Kölner Hanse in London).

<sup>47</sup> DOLLINGER, *Die Hanse* (wie Anm. 1), S. 5.

<sup>48</sup> Ebd., S. 48 f.

<sup>49</sup> IRSIGLER, *Jahrmärkte* (wie Anm. 33), S. 409–412; Quelle: Erich MEUTHEN (Bearb.), *Aachener Urkunden 1101–1250* (Publikationen der Gesellschaft für Rheinische Geschichtskunde 58), Bonn 1972, Nr. 3, S. 123–127; MGH DD Friedrich I., Nr. 503.

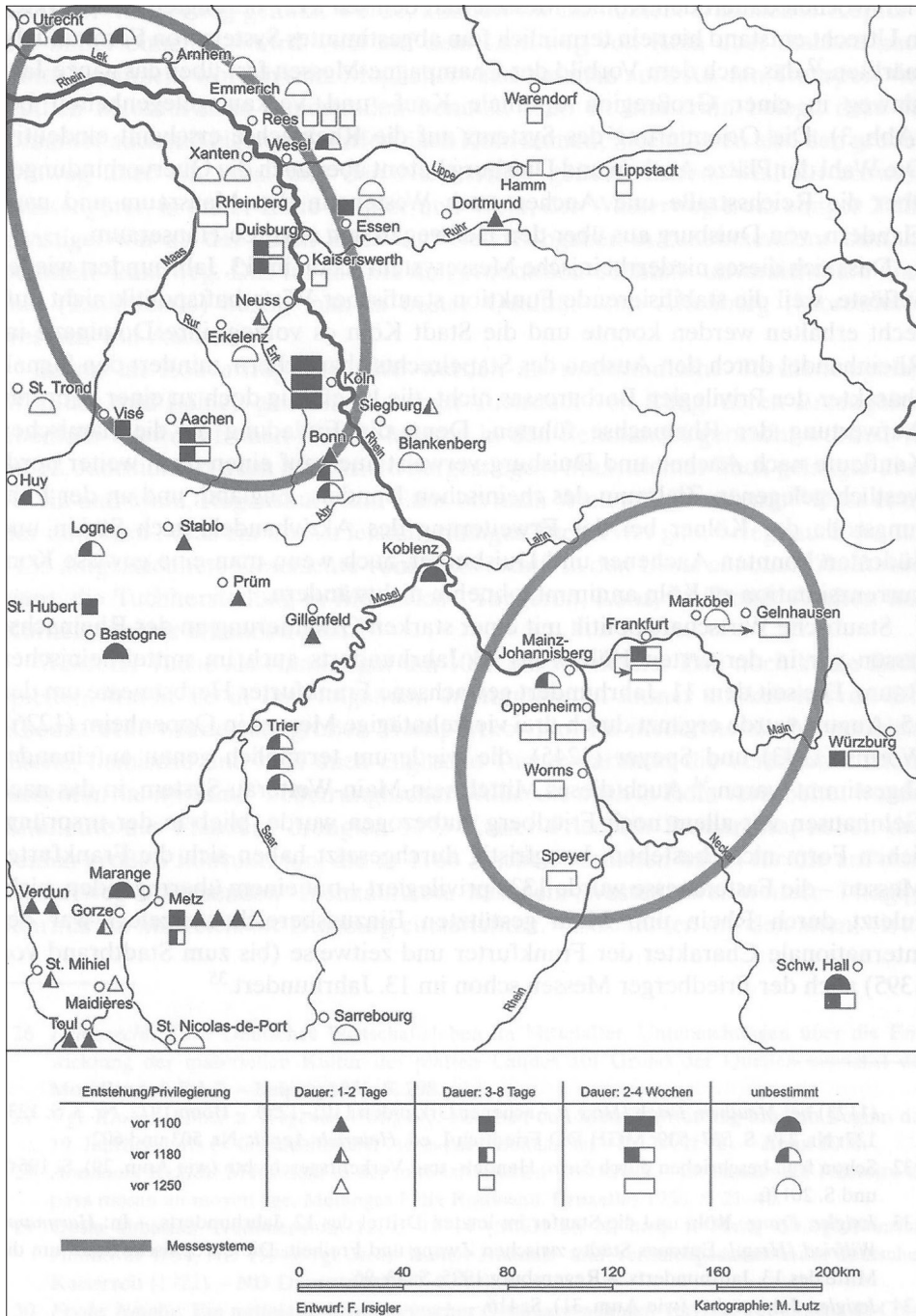


Abb. 2: Jahrmärkte und Messen im rheinischen Raum, 10.–13. Jh. (Kart. Martin Lutz 1990), aus: IRISGLER, Jahrmärkte (wie Anm. 33), S. 541.

Kaufleuten. 1173 folgte das zweite Messeprivileg Barbarossas, das in Duisburg für die flandrischen Kaufleute zwei ebenfalls 14 Tage dauernde Jahrmärkte einrichtete und die Aachener bestätigte, wobei man die Termine besser an die in Köln bestehenden, bis zu drei oder vier Wochen dauernden Messen angepasst hat.<sup>50</sup> In der Urkunde von 1173, die Friedrich Keutgen mit Recht als Handelsvertrag des Reiches mit Flandern bezeichnet hat,<sup>51</sup> findet man eine ausführliche Erläuterung des der Kreditsicherung dienenden Messebriefes (*lettre de foire*), hier bezeichnet als *Testimonium iudicis et scabinorum*, eines Instrumentes in Form einer Kerbschnitturkunde, von der eine Fassung an den Gläubiger ging, die andere im Schöffennarchiv der Messestadt verblieb. Erfunden wurde der Messebrief wohl nicht in der Champagne oder in Flandern, sondern in Köln, wo ich einen Beleg von 1178 gefunden habe.<sup>52</sup> Köln war die treibende Kraft beim Aufbau eines niederrheinischen Messesystems nach dem Vorbild Flanderns und der Champagne, das mit den vier Utrechter Jahrmärkten und den Messen in Köln, Aachen und Duisburg nahezu ganzjährig Fernhandelsmarktgelegenheiten bot, die für die Niederländer ebenso attraktiv waren wie für die deutschen Kaufleute aus Westfalen, dem Nordsee- und dem Ostseeraum.<sup>53</sup>

Im Bereich von Mittelrhein, Wetterau und Main schloss sich, gefördert vor allem durch den Staufer Friedrich II., der wohl 1219/20 die auf einen alten Jahrmarkt zurückgehende Frankfurter Herbstmesse privilegierte, dann 1220 Gelnhausen, 1226/1236 Oppenheim, 1243 Worms und 1245 Speyer, ein weiteres Messesystem an. Gegen Ende des 13. Jh.s wurde auch die Reichsstadt Friedberg in das System einbezogen; die aktive Rolle dauerte aber nur bis zum Katastrophenjahr 1395 (Stadtbrand).<sup>54</sup>

Die Betonung des Rheins als Handelsachse durch die beiden Messesysteme kann aber nicht davon absehen lassen, dass die wichtigste Achse des 12. und 13. Jh.s ein westeuropäisches Element war, gebildet in Süd-Nord-Richtung durch die sechs Messen der Champagne,<sup>55</sup> ergänzt durch die uralte, aber bis ins 16. Jh. ungemein wichtige

<sup>50</sup> MEUTHEN, Aachener Urkunden (wie Anm. 49), Nr. 249, S. 537–539; MGH DD Friedrich I., Nr. 602; IRSIGLER, Jahrmärkte (wie Anm. 33), S. 410.

<sup>51</sup> Friedrich KEUTGEN, Urkunden zur städtischen Verfassungsgeschichte (Ausgewählte Urkunden zur deutschen Verfassungs- und Wirtschaftsgeschichte 1), Berlin 1901, Nr. 85, S. 51 f.

<sup>52</sup> Franz IRSIGLER, Kreditgewährung und Formen der Kreditsicherung im Mittelalter, in: Schuldenlast und Schuldenwert. Kreditnetzwerke in der europäischen Geschichte 1300–1900, hg. von Gabriele B. CLEMENS (Trierer Historische Forschungen 65), Trier 2008, S. 67–84, hier S. 71: Vereinbarung zwischen Köln und Verdun über die Regelung von Schuldverhältnissen mit Hilfe der Kölner Schöffen.

<sup>53</sup> IRSIGLER, Jahrmärkte (wie Anm. 33), S. 408–413.

<sup>54</sup> Ebd., S. 415 f.; siehe auch Hektor AMMANN, Der hessische Raum in der mittelalterlichen Wirtschaft, in: Hessisches Jahrbuch für Landesgeschichte 8, 1958, S. 37–70 (mit zahlreichen Karten), ferner die in Anm. 3 und 45 genannte Literatur. Zu Friedberg siehe Hektor AMMANN, Die Friedberger Messen, in: RheinVjbl. 15/16, 1950/51, S. 192–225.

<sup>55</sup> Vgl. Alexander SCHÖNFELDER, Handelsmessen und Kreditwirtschaft im Hochmittelalter – Die Champagnemessen (Schriften zur Wirtschaftsgeographie und Wirtschaftsgeschichte 1), Saarbrücken 1988; Heinz THOMAS, Die Champagnemessen, in: Brücke zwischen den Völkern – Zur Geschichte der Frankfurter Messe, Bd. 1: Frankfurt im Messenetz Europas – Erträge der Forschung, hg. von Hans POHL, Monika POHLE, Frankfurt am Main 1991, S. 13–36; Franz IRSIGLER, Winfried REICHERT, Die Messen der Champagne, in: Messen, Jahrmärkte (wie Anm. 45), S. 89–105.

Messe von St. Denis bei Paris,<sup>56</sup> die von Hildebrand Veckinchusen regelmäßig mit hansischem Pelzwerk aufgesucht wurde,<sup>57</sup> dann die fünf Messen Flanderns, geführt von Brügge und Ypern,<sup>58</sup> und schließlich die neun Jahrmak- und Messestädte Englands, die sich als besonders attraktiv für die Hansekaufleute erweisen sollten, allen voran die Kölner.<sup>59</sup> Auch bei dieser Achse finden wir als unverzichtbares Element die Verlängerung nach Süden über Chalon-sur-Saône und Genf, den Mont Cenis nach Asti und Genua bzw. über den frühen Messeort Saint Gilles, wohin sich auch einmal ein Trierer Kaufmann verirrt hat,<sup>60</sup> und die Rhône nach Marseille,<sup>61</sup> von wo aus die Häfen Italiens und Spaniens (Barcelona) leicht und kostengünstig erreichbar waren.

Der Niedergang der Champagne-Messen am Ausgang des 13. Jh.s, die Erschließung neuer und besserer Routen über die Alpen, nicht zuletzt der Ausbau des Gotthardpasses zwischen 1218 und 1226 neben den weiterhin genutzten Bündnerpässen<sup>62</sup> und die bis nach Mailand und Florenz reichende Nachfrage nach der feinen englischen Wolle und

<sup>56</sup> Holger KRUSE, Die Messen des Pariser Raumes im Hoch- und Spätmittelalter, in: *Fiere e mercati nella integrazione delle economie europee, secc. XIII–XVIII*, hg. von Simonetta CAVACIOCCHI (Publicazioni. Istituto Internazionale di Storia Economica F. Datini, Prato 2/32), Firenze 2000, S. 609–624; DERS., Pariser Messen des Mittelalters, in: *Netzwerke im europäischen Handel* (wie Anm. 45), S. 101–134.

<sup>57</sup> Robert DELORT, *Le commerce des fourrures en occident à la fin du Moyen Age (vers 1300–vers 1450)* (Bibliothèque des Écoles Françaises d'Athènes et de Rome 236, 1–2), Paris u. a. 1978, S. 1108–1110; IRSIGLER, *Messehandel* (wie Anm. 3), S. 44 mit Anm. 51 und S. 45.

<sup>58</sup> Jan A. VAN HOUTTE, *Les foires de la Belgique ancienne*, in: *La foire* (Recueils de la Société Jean Bodin 5), Bruxelles 1953, S. 175–207; Masahiko YAMADA, *Le mouvement des foires en Flandre avant 1200*, in: *Villes et campagnes au Moyen Âge. Mélanges Georges Despy*, hg. von Jean-Marie DUVOSQUEL, Liège 1991, S. 773–789; Wim BLOCKMANS, *Das westeuropäische Messenetz im 14. und 15. Jahrhundert*, in: *Brücke zwischen den Völkern* (wie Anm. 55), S. 37–50; Edith ENNEN, *Die niederländischen Messen unter Berücksichtigung der Brabanter Messen und ihrer Bedeutung für die Messestadt Frankfurt*, in: ebd., S. 133–153.

<sup>59</sup> Ellen WEDEMAYER MOORE, *The Fairs of Medieval England. An Introductory Study* (Studies and texts 72), Toronto 1985; Natalie FRYDE, *Die Wirtschaft Nordwesteuropas um 1200*, in: *Venedig und die Weltwirtschaft um 1200* (Centro tedesco di studi Veneziani 7), hg. von Wolfgang VON STROMER, Stuttgart 1999, S. 71–82.

<sup>60</sup> Nachweis durch Hektor AMMANN, *Die Deutschen in Saint-Gilles im 12. Jahrhundert*, in: *Festschrift Hermann Aubin zum 80. Geburtstag*, hg. von Otto BRUNNER et al., Wiesbaden 1965, S. 185–220, hier S. 217 (vor 1180); siehe auch Franz IRSIGLER, *Wirtschaft, Wirtschaftsräume, Kontaktzonen*, in: *Deutschland und der Westen Europas im Mittelalter*, hg. von Joachim EHLERS (Vorträge und Forschungen 56), Stuttgart 2002, S. 379–405, hier S. 390 mit Anm. 56.

<sup>61</sup> Stark betont wird die Achsenstruktur von PAULY, *Vom regionalen Messesystem* (wie Anm. 45).

<sup>62</sup> Hinweise bietet Ingrid Heike RINGEL, *Kontinuität und Wandel. Die Bündner Pässe Julier und Septimer von der Antike bis ins Mittelalter*, in: *Auf den Römerstraßen* (wie Anm. 9), S. 211–295; immer noch sehr ertragreich ist das klassische Werk von Aloys SCHULTE, *Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien*, 2 Bde, Leipzig 1900, Nachdruck Berlin 1966. – Zum Gotthardpass siehe Urs Alfred MÜLLER-LHOTSKA, *Die Reichsstraße zwischen Ursern und Livinen. Zur Baugeschichte des Sankt Gotthardweges in Mittelalter und Neuzeit*, in: *Mundo multa miracula. Festschrift Hans Conrad Peyer*, hg. von Hans BERGER et al., Zürich 1992, S. 33–70; Marie-Claude SCHÖPFER PFAFFEN, *Verkehrspolitik im Mittelalter. Bernische und Walliser Akteure, Netzwerke und Strategien* (Vorträge und Forschungen. Sonderband 55), Ostfildern 2011, bes. S. 120.

dem sehr geschätzten englischen Tuch,<sup>63</sup> das mit den überragenden Tuchsorten der südlichen Niederlande durchaus konkurrieren konnte, transportiert über die Rheinlinie nach Basel, Konstanz und alternativ über Frankfurt am Main, das ungeheuer rasch aufsteigende Nürnberg, Augsburg und Regensburg und über Fernpass und Brenner nach Mailand und Venedig, all diese Faktoren verschoben die Nord-Süd-gerichteten Fernhandelsverbindungen deutlich nach Osten, zum Rhein hin (Abb. 3).<sup>64</sup>

Köln, das seine großen alten Messen bis zur Mitte des 13. Jh.s verfallen ließ und seinen Stapel massiv ausbaute, der es dieser Rheinmetropole erlaubte, nahezu alle Waren- oder Güterströme zu kontrollieren, gewann wesentlichen Anteil am Ausbau der vier Brabanter Messen in Antwerpen und Bergen-op-Zoom im 14. und 15. Jh.<sup>65</sup> – zum Nachteil des immer noch als Geldmarkt bedeutenden Brügge –, aber auch am Aufstieg der Frankfurter Messen, wo Kaiser Ludwig der Bayer 1330 die zweite große Messe privilegierte, die Fastenmesse vom 2. bis 4. Sonntag vor Ostern, neben der vom 5. August bis zum 8. September dauernden Herbstmesse. Mit den Brabanter Messeterminen waren die Frankfurter immer perfekt abgestimmt.<sup>66</sup>

Nun konnte ab 1330 eine echte hansische Nord-Südachse entstehen, die vom Londoner Kontor über Antwerpen – letztlich Nachfolger des Brügger Kontors – bis nach Frankfurt am Main reichte, sich dort in mehrere, nach Norden, Osten, Südosten und Süden reichende Handelsstrecken aufspaltete, etwa zu den hansischen Seehäfen an Nord- und Ostsee, den gewerbereichen Binnenstädten der Hanse, Braunschweig, Leipzig, Thorn, Breslau, Krakau, zu den inzwischen über Nürnberg am sichersten erreichbaren Donaustädten Regensburg, Wien, Preßburg und Budapest, wohin die Kölner Kauffleute und Tuchverleger noch im 15. Jh. ihre Erzeugnisse brachten. Die nach Italien führenden westlichen und östlichen Passstraßen, auf denen wiederum die Kölner Fernhändler Garn, Goldlissen für die Brokatherstellung,<sup>67</sup> englische Wolle und feines englisches Tuch bis nach Venedig und Florenz transportieren ließen, waren so gut durch Fahrzeuge und Saumtiere erschlossen, dass die Konstanzer Kauffleute und Ratsherren 1417,<sup>68</sup> wahrscheinlich auf Anregung der führenden Familie Muntprat, die 1408 oder 1411 zusammen mit den Humpis von Ravensburg und den Mötteli von

<sup>63</sup> Zur Bedeutung des Kölner Handels mit englischem Tuch außerhalb der Stadt siehe FRANZ IRSIGLER, Die wirtschaftliche Stellung der Stadt Köln im 14. und 15. Jahrhundert. Strukturanalyse einer spätmittelalterlichen Exportgewerbe- und Fernhandelsstadt (VSWG Beihefte 65), Wiesbaden 1979, S. 78–82. Nach Nordwesten zielte der Kölner Absatz von italienischem und oberdeutschem Barchenttuch, ebd., S. 82–89; vgl. demnächst ERISKAT, Baumwollhandel (wie Anm. 41).

<sup>64</sup> Intensiv beschrieben von PAULY, Vom regionalen Messesystem (wie Anm. 45).

<sup>65</sup> ENNEN, Die niederländischen Messen (wie Anm. 58).

<sup>66</sup> Nils BRÜBACH, Die Entstehung und die Frühzeit der Frankfurter Messen. Vom fränkischen Königshof zum „Kaufhaus der Deutschen“, in: Brücke zwischen den Völkern (wie Anm. 55), S. 143–170; DERS., Die Reichsmessen von Frankfurt am Main, Leipzig und Braunschweig (14.–18. Jahrhundert) (Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte 55), Stuttgart 1994.

<sup>67</sup> Sie waren als einzige nichtitalienische Produktion in Lucca und anderen Städten zugelassen; siehe Margret WENSKY, Die Stellung der Frau in der stadtkölnischen Wirtschaft (QDhG 26), Köln 1980, Kap. IV, 6, S. 81 f.; IRSIGLER, Die wirtschaftliche Stellung (wie Anm. 63), S. 3 und 61 mit weiterer Literatur.

<sup>68</sup> DOLLINGER, Die Hanse (wie Anm. 1), S. 113.

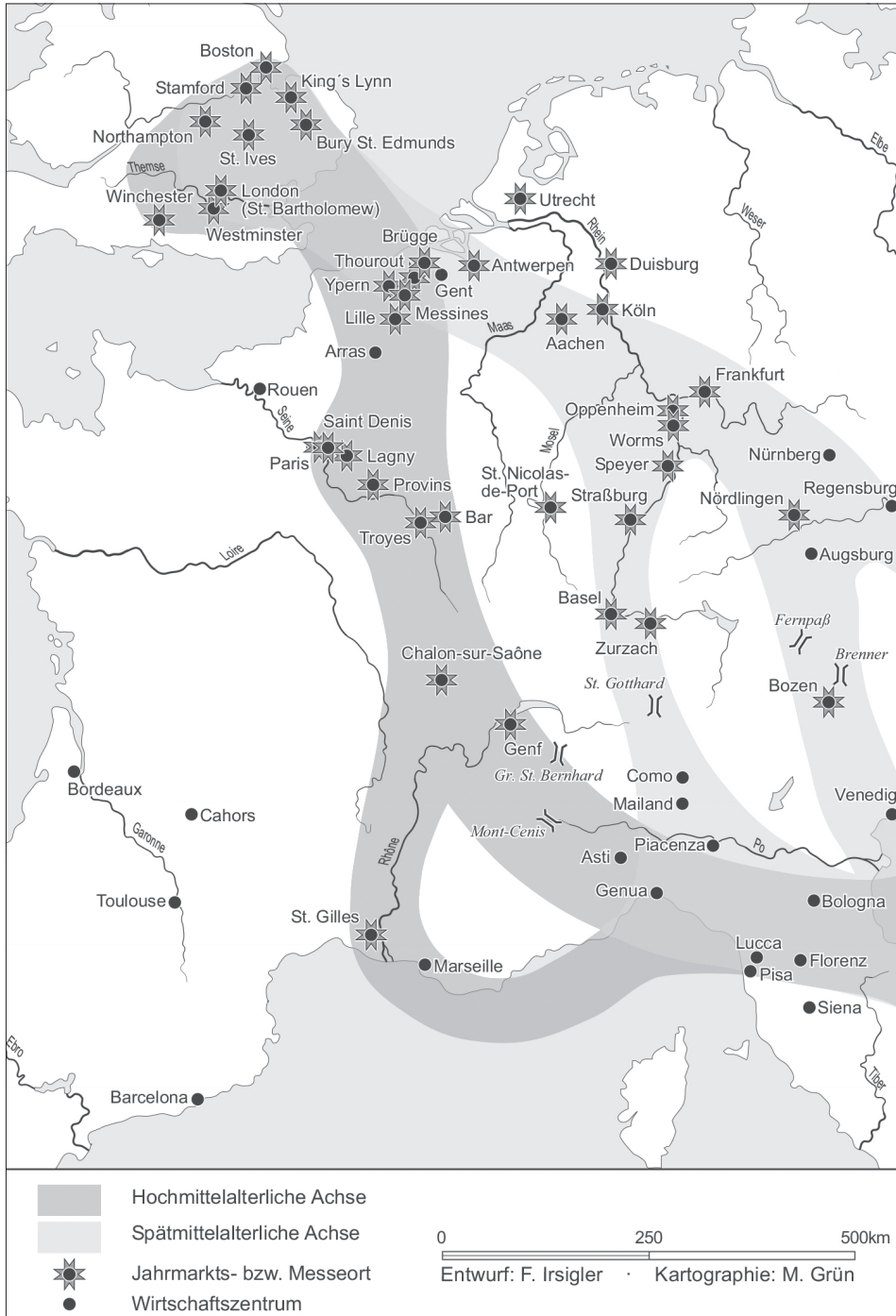


Abb. 3: Hauptachsen des europäischen Handels im Hoch- und Spätmittelalter (Kart. Michael Grün 2002), aus: IRSIGLER, Rhein, Maas und Mosel (wie Anm. 4), S. 20.



Buchhorn die später sogenannte ‚Große Ravensburger Handelsgesellschaft‘ gegründet hatte, die Aufnahme der Stadt Konstanz als Mitglied der Hanse beantragten.<sup>69</sup> Wegen der abgelegenen Lage der Bewerberin wurde Konstanz abgewiesen. Aber die Episode zeigt doch, wie sehr man die Rheinstrecke bis zum Bodensee als hansische Handelsachse verstand.

Mit dem Aufstieg von Antwerpen und Frankfurt am Main wurden die Reisewege für die meisten Kaufleute kürzer. Man musste nicht mehr an den Bodensee und nach Oberdeutschland reisen, um dort italienische, Ulmer, Augsburger oder Ravensburger Barchente zu kaufen, die wichtigste Fernhandelsware aus Oberdeutschland für den Absatz in den Niederlanden, England und in den Hansestädten an Nord- und Ostsee; in Frankfurt am Main kam man ebenso gut und günstig zu geprüfter Ware.<sup>70</sup> In Basel querte die Safranstraße vom Ebro und Barcelona nach Nürnberg den Rhein; von dort konnte man Kunden den Rhein hinab bis in die Niederlande versorgen.<sup>71</sup> In Köln neu gesalzenen, in Fässern, die außen auf dem Boden die eingebrannten drei Kölner Kronen als Qualitätsgarantie trugen, verpackten Hering aus Schonen oder der Nordsee konnte man guten Gewissens den Schiffs- und Fuhrleuten, die bis nach Oberdeutschland zogen, anvertrauen. Verdorbener Fisch wurde anstandslos ersetzt, wenn man den Fassboden nach Köln schickte. Fisch war die wichtigste Gegenware zum rheinabwärts beförderten Wein.<sup>72</sup> Rhein- und moselaufwärts bahnte Köln dem nach osthansisch-niederländischem Vorbild gebrauten Hopfenbier den Weg.<sup>73</sup> Auf dem Hellweg gelangte ohne Begleitung durch den Käufer hansisches Kupfer von Lübeck nach Duisburg an den Rhein und von dort, vor allem für den Glockenguss, in die Niederlande.<sup>74</sup> Die Gegenfracht bestand vor allem aus Tuch. Ich biete diese Beispiele, um besser untermauern zu können, wie sehr der Rhein seit dem späteren Mittelalter auch die Querverbindungen belebt und sehr erfolgreich gemacht hat. Genannt sei noch einmal die berühmte flandrisch-lampartische Straße, die nicht nur Straßburg und den oberrheinischen Raum direkt mit Lothringen, dem Maasraum, Brabant und Flandern verband, sondern auch die kürzeste und wohl sicherste Straßenverbindung zwischen den Niederlanden, Oberdeutschland und Italien

---

<sup>69</sup> Helmut MAURER, *Konstanz im Mittelalter*, Bd. 1: Von den Anfängen bis zum Konzil (Geschichte der Stadt Konstanz 1), Konstanz 1989, S. 258 f.

<sup>70</sup> Franz IRSIGLER, *Vertrauen und Zahlungsmoral. Zwei Kölner Kaufleute und ihre adeligen Kunden im 15. Jahrhundert*, in: *Prekäre Ökonomien, Schulden in Spätmittelalter und Früher Neuzeit*, hg. von Gabriela SIGNORI (Spätmittelalterstudien 4), Konstanz u. a. 2014, S. 55–69, bes. S. 63–67; demnächst ERISKAT, *Baumwollhandel* (wie Anm. 41).

<sup>71</sup> Luise BARDENHEWER, *Der Safranhandel im Mittelalter*, Bonn 1914; Albert E. SCHÜBIGER, *Der Safranhandel im Mittelalter und die Zünfte zu Safran in Basel, Zürich und Luzern*, in: *Der Geschichtsfreund. Mitteilungen des Historischen Vereins Zentralschweiz* 110, 1957, S. 47–54.

<sup>72</sup> Bruno KUSKE, *Der Kölner Fischhandel vom 14.–17. Jahrhundert*, in: *Westdeutsche Zeitschrift für Geschichte und Kunst* 24, 1905, S. 227–313.

<sup>73</sup> Franz IRSIGLER, *Ind machden alle lant beirs voll. Zur Diffusion des Hopfenbierkonsums im westlichen Hanseraum*, in: *Nahrung und Tischkultur im Hanseraum*, hg. von Günter WIEGELMANN, Ruth-E. MOHRMANN (Beiträge zur Volkskultur in Nordwestdeutschland 91), Münster u. a. 1996, S. 377–397.

<sup>74</sup> DERS., *Hansischer Kupferhandel im 15. und in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts*, in: *HGbl.* 97, 1979, S. 15–35.

bot. Für den Handel Straßburgs und den Absatz von Elsässer Wein und Lothringer Salz hatte sie neben dem Rhein überragende Bedeutung.<sup>75</sup>

Der größte Teil des hansischen und hanseorientierten Handels auf dem Rhein konzentrierte sich auf die Strecke Frankfurt–Köln–Antwerpen mit Weiterführung nach London und die immer noch als große Regionalmärkte wichtigen englischen Messeorte sowie nach Westen wie nach Osten auf die Hauptachse der Hanse von Nowgorod bis Setubal. Den Rhythmus des Hansehandels, nicht nur auf dem Rhein, sondern im ganzen westlichen Hanseraum, gaben die sechs Messen in Brabant und der Wetterau vor, wie Michael Rothmann klar gezeigt hat.<sup>76</sup> Für diese Messen musste man sich nicht nur mit gängigen Handelsgütern, sondern vor allem auch mit hinreichend Bargeld (*pecunia parata*) versorgen, um kaufen und Differenzen zwischen Einkauf und Verkauf ausgleichen zu können, wenngleich die Bereitschaft, Kredite zu geben oder zu fordern, auch bei den Hansekaufleuten gegeben war. Die früher oft betonte Kreditfeindlichkeit der Hansen ist ein Märchen.<sup>77</sup>

Im Westteil der Hanse verstärkte sich die Führungsrolle Kölns im 15. Jh. dank der aktiven Rolle der auf den Englandhandel orientierten Kaufteutegaffel Windeck<sup>78</sup> und z. T. auch wegen des Niedergangs der bis zum Ende des 14. Jh.s blühenden Fernhandels- und Gewerbestadt Dortmund infolge der Nachwirkungen der „Großen Fehde“ gegen den Grafen von der Mark und den Erzbischof von Köln. Von den vorher in Brügge, England und dem Ostseeraum aktiven Dortmunder Kaufleuten zogen mit die wichtigsten nach Köln, etwa Angehörige der Familien Klepping, Revele oder Sudermann;<sup>79</sup> letztere haben 1556 mit Dr. Heinrich Sudermann, einem hervorragenden Kölner Juristen, auch den ersten hansischen Syndikus gestellt.<sup>80</sup>

Den deutlichen Rückgang im Weinhandel, vor allem im Absatz auf den englischen Märkten, konnte Köln ausgleichen durch das Angebot von Metallen, Metallwaren, vor allem Waffen, Färbemitteln und Garn sowie dem hochwertigen oberdeutschen Barchent. Kölner Kaufleute und Verleger steigerten die Produktion von Eisen, Galmei für die Messingherstellung und Metallprodukten aller Art in den energiereichen links- und rechtsrheinischen Berglandregionen, die im ganzen Hanseraum und in Westeuropa stark

<sup>75</sup> Wie Anm. 9.

<sup>76</sup> Wie Anm. 3.

<sup>77</sup> Betont wurde die Kreditfeindlichkeit vor allem von Wolfgang VON STROMER, Die oberdeutschen Geld- und Wechselmärkte. Ihre Entwicklung vom Spätmittelalter bis zum Dreißigjährigen Krieg, in: *Scripta Mercaturae* 10, 1976, S. 23–49. – Dagegen: Stuart JENKS, War die Hanse kreditfeindlich?, in: *VSWG* 69, 1982, S. 305–337; Franz IRSIGLER, Desiderata einer hansischen Gewerbe- und Produktionsgeschichte, in: *Vergleichende Ansätze in der hansischen Geschichtsforschung*, hg. von Rolf HAMMEL-KIESOW, Trier 2002, S. 177–187. Vgl. auch: Geldumlauf, Währungssysteme und Zahlungsverkehr in Nordwesteuropa 1300–1800. Beiträge zur Geldgeschichte der späten Hansezeit, hg. von Michael NORTH (QDhG 35), Köln u. a. 1989.

<sup>78</sup> Klaus MILITZER, Die Gaffel Windeck im 14. und 15. Jahrhundert, in: *JbKölnGV* 57, 1986, S. 17–74.

<sup>79</sup> Luise von WINTERFELD, Geschichte der freien Reichs- und Hansestadt Dortmund, Dortmund 1981; Franz IRSIGLER, Kölner Wirtschaft im Spätmittelalter, in: *Zwei Jahrtausende* (wie Anm. 28), S. 217–319, hier S. 270 und 283 (Revele und andere Kaufleute aus Dortmund), 304.

<sup>80</sup> Herrmann KELLENBENZ, Wirtschaftsgeschichte Kölns im 16. und beginnenden 17. Jahrhundert, in: *Zwei Jahrtausende* (wie Anm. 28), S. 321–427, hier S. 347, 390 und 419.

nachgefragt wurden.<sup>81</sup> So konnte Köln auch den zeitweisen Hanse-, „Exit“ 1471–1476 mit Wiederzulassung im Stalhof zu London erst 1478 einigermaßen gut überstehen. Viel stärker belastet haben Köln die hohen Kosten der Abwehr von Karl dem Kühnen vor Neuss 1474, geschätzt auf 800.000 rheinische Gulden, eine Schuldsomme, die vor 1794 nicht mehr ganz getilgt werden konnte.<sup>82</sup>

## 5. Schlusswort

Das Lob des Rheinhandels und natürlich auch des hansischen Rheinhandels haben schon viele Wirtschaftshistorikerinnen und -historiker gesungen. Ich nenne nur die vor allem vom Kölner Handel ausgehenden Impulse und Leistungen, die Bruno Kuske, Edith Ennen, Klaus Militzer, Joachim Deeters, Stuart Jenks, Wolfgang Herborn, Margret Wensky und vor allem Gunther Hirschfelder intensiv erforscht haben. Auch für mich war der Kölner Handel bis heute eine gern aufgesuchte Spielwiese. Köln, Mainz, Frankfurt, Straßburg und Basel waren Exportgewerbe- und Fernhandelsstädte, aber auch große Verbraucherzentren, nicht zuletzt wegen der Vielzahl geistlicher Institutionen und der zahlreichen Studenten. Aber als nicht weniger wichtig erwiesen sich die Landesprodukte aus dem Elsass, dem „Herz und Garten Europas“ und den niederrheinischen Börden zusammen mit dem Reichtum der Waldgebiete an Bauholz und Bausteinen, aus denen Häuser in den großen Städten der Niederlande, Kirchen und Burgen in Skandinavien gebaut wurden; sie ließen den Rhein schon im Hoch- und Spätmittelalter „Deutschlands hoch schlagende Pulsader“ – so Ernst Moritz Arndt – werden.<sup>83</sup>

---

<sup>81</sup> IRSIGLER, Die wirtschaftliche Stellung (wie Anm. 63), S. 113–215; DERS., Kölner Wirtschaft (wie Anm. 79), S. 250–272.

<sup>82</sup> IRSIGLER, Kölner Wirtschaft (wie Anm. 79), S. 223; DERS., Aufstand in Köln. Der blutige Weg zum Transfixbrief vom 15. Dezember 1513, in: *Vorderfflik twistringhe unde twydracht*. Städtische Konflikte im späten Mittelalter, hg. von Rudolf HOLBACH, David WEISS (Oldenburger Schriften zur Geschichtswissenschaft 18), Oldenburg 2017, S. 97–109, hier S. 100 (Schuldenstand 1482 und 1512).

<sup>83</sup> Wie Anm. 4.



***halden wij die oirdinancij, so sullen wij uwer gnaden toll verderven***  
**Zollerhebung am Rhein um 1500:**  
**Norm, Praxis und Transaktionskosten im Diskurs\***

Friedrich Pfeiffer

## 1. Einleitung

Im Jahr 1486 schrieben die Zöllner des klevischen Zolls Lobith an ihren Fürsten, Herzog Johann II., in einer geradezu impertinenten Direktheit: Wenn sie wirklich die Zollordnung (*oirdinancij*) so umsetzen würden, wie er es ihnen bei Androhung seiner Ungnade und Verlust der Kautio beföhlen habe, dann würden sie seinen Zoll verderben. Denn der fremde Kaufmann, der keine Vergünstigungen an den klevischen Zöllern genieße, brauche ein Verhältnis von vier Handelsfudern pro Zollfuder, um auf dem Rhein fahren zu können. – Demgegenüber hatte der Herzog nach Kurköln Vorbild ein doppelt so hohes Verhältnis von 2:1 angeordnet. – Die Zolldiener weiter: Der Kaufmann würde sich nämlich an den Preisen der Fuhrleute orientieren, die das Gut *umb einen kleynen pennynck* führten. Vertreibe man den Fremden vom Rhein, hätte nur der Kölner Erzbischof den Nutzen davon, denn der kriege ja *den dagelycksen penninck* auch von denen, die im Klevischen zollfrei seien. Der Herzog möge sich doch bitte noch einmal mit seinen Räten beraten und einen anderen Befehl erteilen. Geschehe dies nicht, würden sie sich an die Ordonnanz halten, denn die fürstliche Gunst und ihr Geld würden sie deswegen nicht gerne verlieren.<sup>1</sup>

Man ist erstaunt über den Freimut dieses Schreibens, das man aus fürstlicher Sicht fast schon als Insubordination verstehen konnte. Tenor und Inhalt der Quelle weisen auf eine angespannte Situation im Rheinhandel und seiner Verzollung hin

---

\* Der vorliegende Beitrag ist die überarbeitete Fassung eines auf der Pflingsttagung des Hansischen Geschichtsvereins in Duisburg 2017 gehaltenen Vortrags. Ich danke den Organisatoren dieser Tagung, Herrn Prof. Dr. Rudolf Holbach (Oldenburg) und Herrn Prof. Dr. Stephan Selzer (Hamburg), für die Gelegenheit des Vortrags und den Teilnehmern der Tagung für anregende Diskussionen und Hinweise.

<sup>1</sup> Marie SCHOLZ-BABISCH (Bearb.), Quellen zur Geschichte des klevischen Rheinzollwesens vom 11. bis 18. Jahrhundert (Deutsche Handelsakten des Mittelalters und der Neuzeit 12/13), 2 Halbbde., Wiesbaden 1971, Nr. 284 (1486 IX 1). Zum Lobith Zoll: Wybe Jappe ALBERTS, Der Rheinzoll Lobith im späten Mittelalter (Rheinisches Archiv 112), Bonn 1981; Friedrich PFEIFFER, Rheinische Transitzölle im Mittelalter, Berlin 1997, S. 274 ff. (Frühgeschichte); DERS., Transitzölle 1000–1500 (Geschichtlicher Atlas der Rheinlande, Beiheft VII/10), Köln 2000, S. 64 (Erhebungszeiträume, Tarif- und Ertragsangaben bis 1500).

und eine Reihe von Fragen ergeben sich: Wie ist diese Quelle in unsere Kenntnis der Rheinzollerhebungspraxis<sup>2</sup> einzuordnen? Welche Informationen können wir aus diesem Schreiben und vergleichbaren Texten über strukturelle Elemente und Veränderungen im Rheinhandel entnehmen? Welches Verständnis hatten die Zöllner und ihre Herren vom Handel und dessen fiskalischer Belastbarkeit? Wie plausibel sind die Angaben? Wie war das Verhältnis zwischen Zöllnern und Schiffern? Wie verlief der Diskurs zwischen Herr und Diener im Hinblick auf Argumentation, Motivation und Durchsetzungsfähigkeit?

Einige kurze Bemerkungen zur „hansischen“ Relevanz unseres Themas sind vorausszuschicken. Der Befund erscheint zunächst ernüchternd: Die sehr zahlreichen mittelalterlichen rheinischen Zollquellen kennen „die Hanse“ weder als Institution noch erwähnen sie „Hansestädte“ oder „Hansekaufleute“.<sup>3</sup> Es gab außerdem offenbar keine spezifisch hansischen Privilegien an den rheinischen Zöllen.<sup>4</sup> Sehr wohl findet man aber vor allem an den klevischen und geldrischen Rheinzöllen Vorrechte für Städte, die auch Mitglied der Hanse waren, und zwar für Städte vom Niederrhein selbst und aus dem IJsselgebiet, deren Kaufleute und Schiffer Träger des Rheinhandels waren. Diese Vorrechte erlangten sie aber nicht aufgrund ihrer Hansemitgliedschaft, sondern, zeitlich früher und viel näher liegend, durch ihre territoriale Zugehörigkeit oder auf Grund von Krediten an den Landesherrn.<sup>5</sup> Köln, „Weinhaus der Hanse“<sup>6</sup> und mit Abstand

<sup>2</sup> Ulf DIRLMEIER, Mittelalterliche Zoll- und Stapelrechte als Handelshemmnisse?, in: Die Auswirkungen von Zöllen und anderen Handelshemmnissen auf Wirtschaft und Gesellschaft vom Mittelalter bis zur Gegenwart, hg. von Hans POHL (VSWG Beiheft 80), Stuttgart 1987, S. 19–39 (grundlegend); Friedrich PFEIFFER, Zollpolitik und Zollpraxis am Rhein im 14. und 15. Jahrhundert zwischen Fiskalinteresse und Handelssteuerung, in: RheinVjbl. 68, 2004, S. 64–82, bes. S. 73 ff.

<sup>3</sup> Zur zeitgenössischen Begrifflichkeit: Thomas BEHRMANN, „Hansekaufmann“, „Hansestadt“, „Deutsche Hanse“. Über hansische Terminologie und hansisches Selbstverständnis im späten Mittelalter, in: *Bene vivere in communitate. Beiträge zum italienischen und deutschen Mittelalter – Hagen Keller zum 60. Geburtstag überreicht von seinen Schülerinnen und Schülern*, hg. von Thomas SCHARFF, Thomas BEHRMANN, Münster u. a. 1997, S. 155–176.

<sup>4</sup> Vgl. demgegenüber etwa das Zoll- und Handelsprivileg Herzog Antons von Brabant von 1409 für *die cooplude des rijcs van Almanien der Duytscher Hansen toebehoerende* in Antwerpen, HUB V, Nr. 874.

<sup>5</sup> Zu den niederrheinischen und ostniederländischen Mitgliedern der Hanse: Volker HENN, Der nieder-rheinisch-ostniederländische Raum und die Hanse, in: „Zu allen theilen inß mittel gelegen“. Wesel und die Hanse an Rhein, IJssel und Lippe, Katalog zur Weseler Hanseausstellung 1991, Wesel 1991, S. 11–32; Job WESTSTRATE, In het kielzog van moderne markten. Handel en scheepvaart op de Rijn, Waal en IJssel, ca. 1360–1560 (Middel-eeuwse Studies en Bronnen CXIII), Hilversum 2008, S. 26–51 (Hansestädte) bzw. 115–122 und 255–263 (Schiffer/Kaufleute). Zu den Zollprivilegien klevischer Städte vgl. SCHOLZ-BABISCH, Quellen (wie Anm. 1), S. XLII f. Lübeck und Hamburg erhielten 1251 am selben Tag (29. Juni) außer einer weitreichenden Geleitzusage die Zusicherung des gleichen Weinzolls, doch fehlen weitere ähnliche Nachrichten oder Bestätigungen. Bemerkenswert ist die (auf unterschiedliche Handelszüge deutende?) Differenzierung in beiden Privilegien: Von den Lübeckern heißt es: *euntes et redeuntes cum navibus*, von den Hamburgern: *Renum precipue ascendere cupientibus*, ebd., Nr. 28, 29. Unzutreffend PFEIFFER, Rheinische Transitzölle (wie Anm. 1), S. 180 Anm. 7 („verschiedene Rotweine“), tatsächlich: verschiedene farbige Pelze (HUB I, Nr. 402).

<sup>6</sup> Vgl. Volker HENN, Der hansische Handel mit Nahrungsmitteln, in: Nahrung und Tischkultur im Hanseraum, hg. von Günter WIEGELMANN, Ruth E. MORMANN (Beiträge zur Volkskultur in Nord-westdeutschland 91), Münster 1996, S. 23–48, hier S. 40.

größte rheinische Hansestadt, hat an den Rheinzöllen keine Ermäßigungen für seine Kaufleute ausgehandelt, verfügte dafür aber über wesentlich günstigere Bedingung am Dordrechter Stapel als seine niederrheinischen Nachbarn und Konkurrenten.<sup>7</sup> Auch ein gemeinsames Vorgehen rheinischer und niederländischer Hansemitglieder unter „hansischer Fahne“ zur Verminderung der Rheinzölle, vergleichbar etwa dem Streit um den Dordrechter Stapel um die Mitte des 15. Jh.s,<sup>8</sup> ist nicht bekannt. Die hansische Relevanz unserer Fragen ergibt sich also nicht unmittelbar aus institutionellen Beziehungen zwischen der Hanse und den Zollherren, sondern daraus, dass die rheinischen Zölle einen ganz erheblichen Teil des hansischen Handels, im Sinn der wirtschaftlichen Aktivitäten seiner rheinischen und niederländischen Mitglieder, vor allem im Hinblick auf die Transaktionskosten direkt betrafen.

Als Quellen dienen vor allem gegen Ende des 15. Jh.s entstandene Akten der Fürstentümer Kleve und Kurköln, den beiden wichtigsten Rheinzollinhabern zwischen der Mündung der Mosel in den Rhein bei Koblenz und der Teilung des Rheins in Waal und Nederrijn bei Lobith. Die Überlieferungslage ist hier besonders gut und deckt wesentliche Teile des Rheinverkehrs nördlich und südlich der Fernhandelsmetropole und Stapelstadt<sup>9</sup> Köln ab. Während die kurkölnischen Akten größtenteils unedierte sind, sind die klevischen Zollquellen durch die zweibändige Publikation von Marie Scholz-Babisch sehr gut erschlossen. Für den Mittelrhein ist das mehrbändige Werk von Karl E. Demandt zum „Katzenelnbogener Rheinzollerbe“ zu nennen, das nicht nur für den katzenelnbogischen Zoll in St. Goar, sondern auch für die mittelrheinischen Zölle zwischen Mainz und Koblenz reichhaltiges Material für unsere Fragestellung enthält und einen Strukturvergleich der Gegebenheiten an Mittel- und Niederrhein erlaubt.<sup>10</sup>

---

<sup>7</sup> Kölner Wettbewerbsvorteil: Dieter SEIFERT, Der Streit um den Dordrechter Stapel. Wesel, der Niederrhein und Holland in der Mitte des 15. Jahrhunderts, in: *Wesel und die Hanse* (wie Anm. 5), S. 116–134, hier S. 118 f., 120 und 129. Einzig am Zoll Emmerich, Ende des 15. Jh. im Besitz des Grafen von dem Bergh, verfügte Köln über Zollvergünstigungen: Bruno KUSKE (Bearb.), *Quellen zur Geschichte des Kölner Handels und Verkehrs im Mittelalter* (Publikationen der Gesellschaft für Rheinische Geschichtskunde 33), 4 Bde., Bonn 1917–1934, hier Bd. 2, Nr. 926 (1483), 1126 (1489).

<sup>8</sup> Zum Streit um den Dordrechter Stapel siehe SEIFERT, *Streit* (wie Anm. 7).

<sup>9</sup> Vgl. Gerd SCHWERHOFF, Der Kölner Stapel (1259–1831). Werden und Wandlungen einer alteuropäischen Institution, in: *JbKölnGaV* 80, 2009/10, S. 46–69 (mit wichtigen Beobachtungen und Korrekturen der älteren, institutionell geprägten Sicht).

<sup>10</sup> Kurkölnische Akten: Landesarchiv NRW Abt. Rheinland (im Folgenden: LAV NRW R) Kurköln II AA 0007, insbesondere die Nr. 661, 5219 und 5245; SCHOLZ-BABISCH, *Quellen* (wie Anm. 1); Karl E. DEMANDT (Bearb.), *Das Katzenelnbogener Rheinzollerbe 1479–1584* (Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Nassau 25), 3 Bde., Wiesbaden 1978–1981. Die zentralen Quellen für die Handelsbeziehungen der Stadt Köln bei KUSKE, *Quellen* (wie Anm. 7). Wichtige Quellen zu den Handelsbeziehungen Antwerpens, einem der wichtigsten Kölner Handelspartner: Renée DOEHARD, *Études Anversoises. Documents sur le commerce international à Anvers 1488–1514* (École Pratique des Hautes Études – VIe Section. Centre de Recherches Historiques. Ports-Routes-Trafics XIV), 3 Bde., Paris 1962–1963, ausgewertet in Bezug auf Köln von Hans POHL, Köln und Antwerpen um 1500, in: *Köln, das Reich und Europa. Abhandlungen über weiträumige Verflechtungen der Stadt Köln in Politik, Recht und Wirtschaft im Mittelalter* (Mitteilungen aus dem Stadtarchiv von Köln 60), Köln 1971, S. 469–552 (Tabellen: ab S. 508).

## 2. Praxis der Zollerhebung

Um die eingangs genannte Quelle einordnen zu können, ist zunächst daran zu erinnern, dass die Rheinzölle für ihre Inhaber die wichtigste einzelne landesherrliche Einkunftsart und das bedeutendste fiskalische Regalrecht darstellten. Das Aufkommen an Gold und Silber aus der Verzollung des Rheinhandels hatte unmittelbare Bedeutung für die Liquidität, Stabilität und Aktionsfähigkeit der jeweiligen Territorien. Dementsprechend hohe Aufmerksamkeit widmeten die Landesherren ihren Zöllen, deren fiskalisch optimale Erhebung sie durch detaillierte Instruktionen an ihre Zollbediensteten sicherzustellen suchten. Für unsere Fragestellung interessieren uns weniger die sehr ausführlichen Vorschriften zum technischen Verfahrensablauf der Verzollung als vielmehr die eigentliche Veranschlagung und Festsetzung der Zollabgaben. Das Grundprinzip der Zollbemessung am Rhein funktionierte vom 13. bis zum Ende des 18. Jh.s idealtypisch wie folgt:<sup>11</sup> An jedem Rheinzoll galt ein spezifischer Zolltarif, der die offizielle Höhe des Zolls für Wein, der Haupthandelsware, und eine z. T. lange Liste anderer Waren festlegte und der oft über Jahrhunderte stabil war. Der Weinzoll wurde dabei nach Volumen, pro „Zollfuder“, angegeben. Das Zollfuder war eine variable Größe und regelmäßig größer als das Handelsfuder von 6 Ohm. Es umfasste mindestens das Eineinhalbfache, häufig das Doppelte bis Zweieinhalbfache, mitunter sogar das Vier- bis Fünffache des Handelsfuders.<sup>12</sup> Die Festlegung dieses Verhältnisses

<sup>11</sup> Vgl. PFEIFFER, Rheinische Transitzölle (wie Anm. 1), S. 175–180.

<sup>12</sup> Gegenüber Job WESTSTRATE, Laatsveertiende-eeuwse Gelderse riviertolrekeningen als bron voor economisch-historisch onderzoek, in: Jaarboek voor Middeleeuwse Geschiedenis 4, 2001, S. 222–258, hier S. 251 f. („Für die Zollerhebung in Geldern gibt es jedoch keine Belege für eine derartige Unterscheidung zwischen Zollmaß und Handelspraxis“) ist ausdrücklich festzuhalten, dass dieses System der variablen Bemessung auch an den geldrischen Flusszöllen galt, wie die von Weststrate in seinen verschiedenen Arbeiten selbst angeführten Quellen belegen. Zu nennen sind hier z. B. die geldrischen Zollregister vom Ende des 14. Jh.s, die es z. T. erlauben, die unterschiedliche Veranschlagung ein- und desselben Weintransports an verschiedenen Zollstätten nachzuvollziehen (ebd., S. 238 Anm. 55, S. 241 Anm. 68), das sechs Monate gültige Privileg Herzog Wilhelms I. für Wesel von 1394, *dat man hoen an onsen tollē [...] besien sal vor een voeder wyns een aem meer [...] dan man to besien pleghet ende dan gewonlich is* (HUB V, Nr. 184) oder die Rhein Zolltarifübersicht eines Schiffers aus der ersten Hälfte des 15. Jh.s (SCHOLZ-BABISCH, Quellen [wie Anm. 1], Nr. 191; WESTSTRATE, Kielzog [wie Anm. 5], S. 120 Anm. 18), in der das Lobithener Zollfuder mit 10 Ohm, also um  $\frac{2}{3}$  größer als das „schlichte“ Handelsfuder von 6 Ohm verzeichnet wurde, und schließlich die geldrische Ordonnanz von 1532, in der explizit eine nach Schiffstyp und Freistellungsgrad gestaffelte Relation von 3–5  $\frac{1}{2}$  Fudern pro Zollfuder angeordnet wurde (ebd., S. 249 Anm. 13). Weststrate räumt eine mögliche Diskrepanz zwischen Zoll- und Handelsfuder zwar durchaus ein, würdigt aber den systematischen, offiziellen Charakter dieser Differenzierung nicht hinreichend für seine Auswertung. Gerade für den diachronen Ansatz Weststrates bei der Analyse von Handelsvolumina wäre es wichtig zu berücksichtigen, wie das Zollfuder zu den jeweiligen Zeitschnitten (mutmaßlich) bemessen wurde. Da das Zollfuder um die Mitte des 16. Jh.s deutlich größer war als um 1400, könnten sich etwa wesentlich höhere Zahlen für das reale Handelsvolumen um 1550 ergeben als von Weststrate berechnet (z. B. ebd., S. 196 f.). An den holländischen Zöllen, bei denen nicht das Zollfuder, sondern der Warenwert Bemessungsgrundlage war, wurden hingegen Handelsfuder verzeichnet: Ein Beispiel von 1546 zeigt im Vergleich der Zollbemessung von Nimwegen (Geldern) und Gorinchem (Holland), dass in Nimwegen 5  $\frac{2}{3}$  Fuder pro Handelsfuder gerechnet wurden (ebd., S. 188). Für das 16. und 17. Jh. siehe: Job WESTSTRATE, Die geldrischen Zollrechnungen. Organisation von Handel und Transport im Einzugsgebiet des Rheins



war ein Hauptelement einer Tarifpolitik, mit der die Rheinzollinhaber die faktische Höhe der Zollbelastung steuerten. Je mehr Handelsfuder auf das Zollfuder veranschlagt wurden, desto geringer war bei gleichem Volumen die Abgabe. Seit der Mitte der 14. Jh.s gab es erhebliche Bemühungen, zoll- und territorienübergreifend zu einer möglichst einheitlichen Regelung zu gelangen. Die rheinischen Kurfürsten nahmen dabei eine führende Rolle ein<sup>13</sup> und versuchten, wie man auch an der eingangs zitierten Quelle sieht, möglichst auch andere Rheinzollinhaber, in unserem Beispiel den Herzog von Kleve, einzubinden. Übergeordnetes Ziel war es, durch geeignete, koordinierte Maßnahmen die Rheinzolleinnahmen als wichtigste einzelne Einkunftsquelle der landesherrlichen Einkünfte zu stabilisieren.

Man versteht die spezifische Interessenlage der Rheinzollinhaber besser anhand der beigefügten Karte, in der die Situation am Rhein zum Ende des 15. Jh.s abgebildet ist. Sichtbar wird eine Struktur, die sich bis zum frühen 14. Jh. nahezu vollständig ausgebildet hatte und die in ihren wesentlichen Elementen bis zum Ende des Ancien Régime Bestand hatte: Zwischen Mainz und Köln finden wir fast ausschließlich Zölle der vier rheinischen Kurfürsten, unterhalb von Köln sehen wir die dominierende Stellung des Kölner Erzbischofs und des Herzogs von Kleve mit einer Verschränkung der jeweiligen Zollstätten zwischen Ruhr- und Lippemündung. Diese Verschränkung erklärt das gemeinsame Interesse beider Fürsten an einem einheitlichen Vorgehen.

Die Veranschlagung eines Weintransports nach Zollfudern setzte voraus, dass zuvor das Volumen in Handelsfudern bestimmt wurde. Dies war durchaus präzise möglich, da der jeweilige Fassinhalt auf den Gebinden mit entsprechenden Zeichen dokumentiert war. In Köln umgeschlagener Wein, mit dem man es an den niederrheinischen Zöllen wohl meistens zu tun hatte, war mit der „Kölner Ritzung“ markiert, mit der die Kölner Röder den jeweiligen Fassinhalt auf dem Deckel verzeichneten.<sup>14</sup> Die so berechnete reale Gesamtmenge in Handelsfudern war dann in das Verhältnis zum Zollfuder zu setzen, um daraus die fällige Zollabgabe abzuleiten. Für diese Veranschlagung war am Zoll der sogenannte „Beseher“ zuständig, der sich dafür auf das Schiff begab und die Ladung untersuchte, sie „besah“. Die Zahlung des vom Beseher festgesetzten Zollgeldes erfolgte dann im Zollhaus an den Zöllner in Anwesenheit von

---

während des 16. und frühen 17. Jahrhunderts, in: Wiegen, Zählen, Registrieren – Handelsgeschichtliche Massenquellen und die Erforschung mitteleuropäischer Märkte (13.–18. Jahrhundert), hg. von Andrea SERLES, Peter RAUSCHER (Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas 25), Innsbruck u. a. 2015, S. 331–363.

<sup>13</sup> PFEIFFER, Zollpolitik (wie Anm. 2), S. 67–73.

<sup>14</sup> Vgl. Klaus MILITZER, Handel und Vertrieb rheinischer und elsässischer Weine über Köln im Spätmittelalter, in: Weinbau, Weinhandel und Weinkultur, hg. von Alois GERLICH (Geschichtliche Landeskunde 40), Stuttgart 1993, S. 165–185 und 166 f. mit Anm. 11. Entsprechende Kennzeichnungen dürften auch für die mittelhheinischen und Elsässer Weine vorgelegen haben. Zum Kölner Weinhandel im 15. Jh. siehe ferner: Raymond VAN UYTVEN, Die Bedeutung des Kölner Weinmarktes im 15. Jahrhundert. Ein Beitrag zu dem Problem der Erzeugung und des Konsums von Rhein- und Moselwein in Nordwesteuropa, in: RheinVjbl. 30, 1965, S. 234–252; Franz IRSIGLER, Die wirtschaftliche Stellung der Stadt Köln im 14. und 15. Jahrhundert. Strukturanalyse einer spätmittelalterlichen Exportgewerbe- und Fernhandelsstadt (VSWG Beiheft 65), Wiesbaden 1979, S. 241–271.

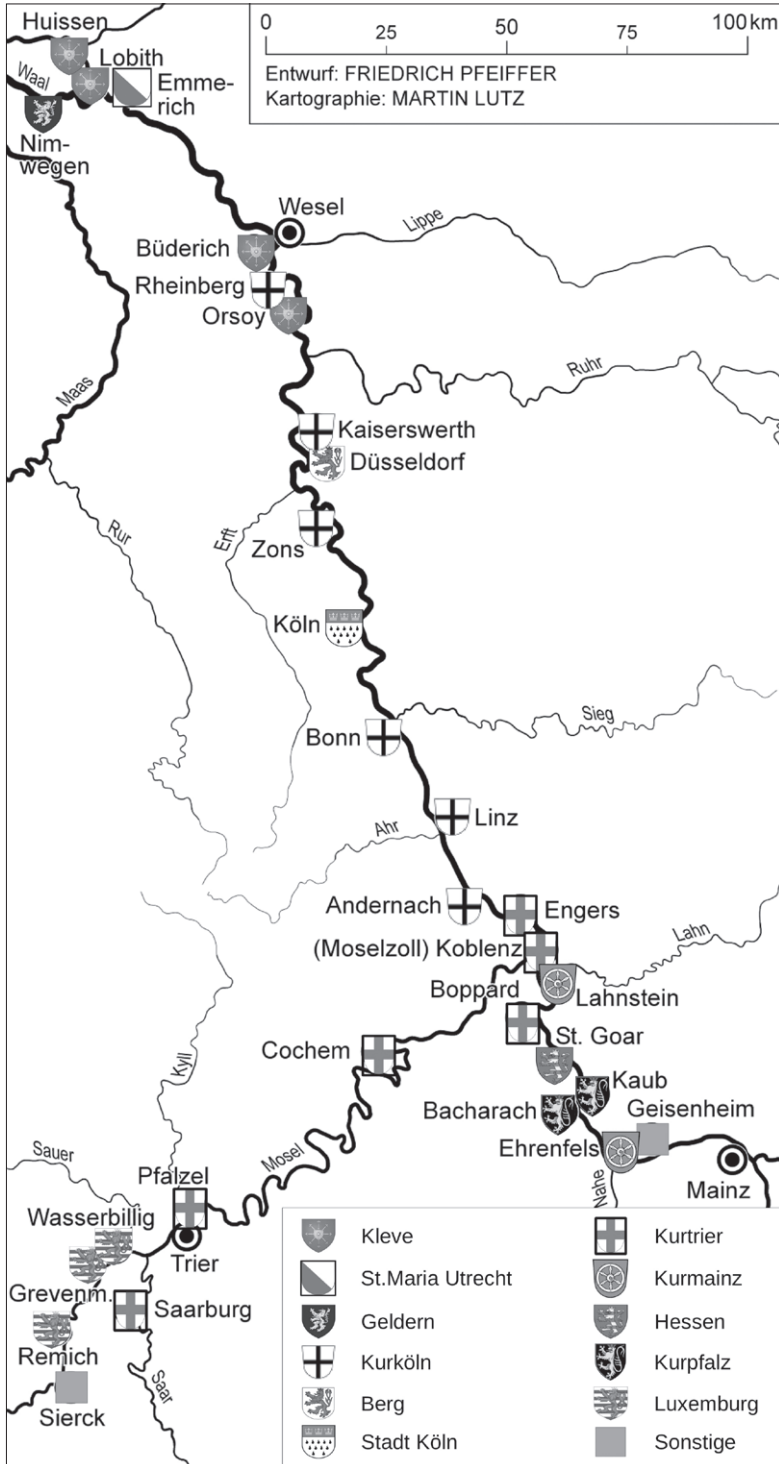


Abb. 1: Transitzölle an Rhein, Mosel und Saar um 1490.

Schiffer und Bescher. Der Zollschreiber notierte den Namen des Schiffers, die Ware und den Betrag in das Zollregister.<sup>15</sup>

Da der Zollsatz pro Zollfuder gemäß Tarif fix war, hing die tatsächliche Höhe der Abgabe vom konkreten Verhältnis zwischen Zoll- und Handelsfuder ab. Diese Relation wurde einerseits vom Zollinhaber festgelegt – und andererseits vom Bescher in die Praxis umgesetzt. Zwischen der offiziellen Festsetzung und der praktischen Durchführung konnte offensichtlich eine große Diskrepanz entstehen, wie die eingangs zitierte Quelle und ihre Vorgeschichte zeigen: Der Herzog hatte nämlich bereits drei Jahre zuvor, 1483, angeordnet, dass man sich an seinen Zöllen Buderich, Orsoy und Lobith strikt nach dem kurkölnischen Vorbild richten solle, nämlich je nach Schiffstyp 2–2 ½ Handelsfuder für ein Zollfuder ansetzen solle.<sup>16</sup> Wohl nicht nur in Lobith hatte man diese Anweisung aber schlichtweg ignoriert.

Woher nahm das Zollpersonal dieses Selbstbewusstsein und wie war es motiviert? Wir wissen aus einer Reihe von Quellen, dass man die Zollerhebung nicht als exakte Wissenschaft verstanden hat, auch wenn die z. T. sehr detaillierten Zolltarife und -ausführungsbestimmungen zunächst etwas anderes suggerieren. So sollte ein neuer klevische Zöllner 1391 den Zoll

*hoiden ind waeren [...] als een getruwe knecht synen heren schuldich is toe doen, ind sal den gemeynen coipman recht doen ind sal ons onse recht behalden, na gelegenheit ind gewoente onser voirgeruerder tholle.*<sup>17</sup>

In vergleichbaren Wendungen hielten auch andere Rheinzollherren die Zöllner dazu an, ihre Aufgabe nach bestem Wissen und Gewissen zu versehen und dabei dem Zollherrn wie den Kaufleuten gleichermaßen Recht zu tun.<sup>18</sup> Ein Interessenausgleich musste gefunden und in vertretbarem Rahmen umgesetzt werden. Lokale Gewohnheiten der jeweiligen Zollstätte stellten anerkanntermaßen eine weitere Variable dar.<sup>19</sup> Die skizzierte Situa-

---

<sup>15</sup> Gefordert war an den klevischen Zöllen des 15. Jh.s die Zahlung in guten oberländischen rheinischen Gulden, also in Gold. Tatsächlich wurden aber auch andere umlaufende Gold- und Silbermünzen akzeptiert, was dann bei in Gulden verschriebenen Renten aus dem Zoll zu Problemen führen konnte, wenn der Begünstigte auf der Auszahlung in Gulden bestand (vgl. SCHOLZ-BABISCH, Quellen [wie Anm. 1], Nr. 283 [1486 VIII 26] mit Verweis auf eine frühere Anordnung von 1473 [ebd., Nr. 255]).

<sup>16</sup> SCHOLZ-BABISCH, Quellen (wie Anm. 1), Nr. 272 (1483 IX 26). Exakt auf diese Anweisung wird vom Herzog 1486 Bezug genommen (ebd., Nr. 283 [1486 VIII 26]).

<sup>17</sup> Zitiert nach Friedrich GORISSEN, Griethausen. Die Geschichte einer Stadtgründung oder Aufstieg und Niedergang eines Rheinhafens, Köln u. a. 1974, Nr. 146, S. 112 f. mit Bezug auf den damaligen Zoll Beek bei Xanten.

<sup>18</sup> Vgl. PFEIFFER, Zollpolitik (wie Anm. 2), S. 74 f. mit Anm. 42 f. 1531 antwortete der Bescher von St. Goar auf die Frage, ob sie auch die tax nemen: [...] es sei uff allen zollen, daz man theidingen lest, daz sei im auch in seinen eidt gebunden, da er angenommen sei, daz er es also mache, daz m. gn. h. recht geschee und der schiffman auch bleiben moge, DEMANDT, Rheinzollerbe I (wie Anm. 10), Nr. 99/II, S. 380.

<sup>19</sup> Außer in Beek wird auf lokale Gewohnheiten z. B. 1399 in Kaiserswerth Bezug genommen: *Dit is, woe dadt die besienre to Keiserswerde besyen heefft end dar is den coepluyden guetlich aff gedaen, als dat van aldst gewoenlich is geweest* (SCHOLZ-BABISCH, Quellen [wie Anm. 1], Nr. 169).

tion am Lobither Zoll der 1480er Jahre lässt erkennen, wie weit die Eigenständigkeit gegebenenfalls gedehnt wurde, wenn man zwingende Gründe zu haben glaubte.

Die Begründung der Lobither Zöllner für ihre Renitenz stellt besonders auf wirtschaftliche Zusammenhänge bzw. Sachzwänge ab. Die Argumentationslinie lässt sich in etwa so zusammenfassen: Der Schlüssel zur Erhaltung der Zollerträge liege in der Berücksichtigung der Kostensituation von Handel und Transportgewerbe. Denn der Rhein sei eine keineswegs alternativlose Handelsroute, sondern starker Kostenkonkurrenz durch den Landverkehr ausgesetzt.<sup>20</sup> Unter den Rheinhändlern übten diejenigen mit Zollvergünstigungen durch ihre geringeren Transaktionskosten großen Wettbewerbsdruck auf ihre nicht begünstigten Konkurrenten aus. Und auch die Zollinteressen des benachbarten Kölner Fürsten seien keineswegs deckungsgleich mit denen Kleves und könnten deshalb auch nicht vorbildgebend sein. Hier klingen bereits Vorbehalte gegenüber der Kurkölnener Zollpolitik an, die sich fünf Jahre später zu offenem Misstrauen verdichtet hatten: Klever Zolldiener unterstellten dem Erzbischof 1491 sogar, er wolle *den stroem myt upsat verderven ind toe nyet maken*, weil dieser gegen den Rat seiner eigenen Zöllner auf einer zu hohen Bemessung bestehe.<sup>21</sup>

Vermutlich wären die Lobither Zöllner beim Vater des jungen Herzogs Johann II. (\* 1458), Johann I. († 1481), auf mehr Verständnis gestoßen. Johann I. hatte nämlich noch 1477 angeordnet,

*die vremde kopman, die syne ondersaiten nyet en syn ind oick geyne vryheit baven noch beneden open den toillen en hebbn, dat men dem in den besien ten reden so vele gueds doe, dat sy toe beth op den stroeme ind mit anderen, die vryheit hebn, ten reden an den marckt komen moigen,*

also die nicht-privilegierten Händler so zu veranschlagen, dass sie am Markt konkurrenzfähig mit den Privilegierten seien. Demgegenüber waren eigene Untertanen, die fremde Waren transportierten, sowie Kaufleute mit partiellen Zollvergünstigungen *nae der ordinancie* zu besehen.<sup>22</sup> Die Zollordnung, die offenbar Vorschriften zum Verhältnis von Zoll- und Handelsmaßen enthielt, galt also nicht absolut, sondern stellte die schärfste Variante der Veranschlagung dar, von der zugunsten des Handels abgewichen werden konnte. 1477 geschah diese Abweichung auf Anordnung des Zollherrn, 1483/86 vielleicht im Sinne des verstorbenen Fürsten, aber entgegen den expliziten Anordnungen seines Nachfolgers. Möglicherweise hatten die Zöllner erwartet, dass der neue Herrscher bald erkennen würde, dass eine Günstigerstellung des nicht-privilegierten Handels bessere Zollerträge erzielte als eine strikte Gleichbehandlung bei ungleichen Wettbewerbsvoraus-

<sup>20</sup> Bereits im Budericher Zolltarif von ca. 1438 (ebd., Nr. 209) wird die Konkurrenz des Landverkehrs als Grund für eine seit langem geübte, großzügigere Bemessung genannt: *ind want die coiplude dan oeren wyn omb myn gletz plegen to tuygen aber tlant to vueren dan op den water, so hefft men den coipluden dairen baven altijt guetlick gedaen in den besien ind oick mit wedergeven*. Statt der Norm von 10 Ohm pro Zollfuder veranschlagte man 12 Ohm pro Zollfuder, was einer Ermäßigung von 20 % entsprach.

<sup>21</sup> SCHOLZ-BABISCH, Quellen (wie Anm. 1), Nr. 294.

<sup>22</sup> Ebd., Nr. 257.

setzungen. In der Tat haben die Argumente der Zolldiener ihre Wirkung offenbar nicht verfehlt. Bereits im Mai 1487 verfügte Herzog Johann II. eine Veranschlagung von bis zu vier Fudern pro Zollfuder für Transporte mit ausschließlich nicht-begünstigter Ladung.<sup>23</sup>

### 3. Der Weinhandel: Kostenstruktur des Flusstransports

Über die Kostenstruktur des Rheinhandels haben wir einige Zahlen, die einen wesentlich tieferen Einblick und eine deutlich bessere Nachvollziehbarkeit erlauben als die bislang angeführten allgemein gehaltenen Hinweise: Diese Zahlen verdanken wir für den Niederrhein unter anderem der Antwort der Budericher Zöllner auf die herzogliche Anordnung von 1486, sich an den kölnischen Zöllen zu orientieren. Ebenso wie ihre Lobither Kollegen sahen sie die neue Vorschrift kritisch, denn verfare man nach der Ordonnanz, könne sich kein Kaufmann bzw. Frachtschiffer (*koipman off vrechter*) auf dem Rhein halten. Zum Nachweis schlüsseln sie die Zollkosten für einen Weintransport auf dem Rhein zwischen den beiden Stapelplätzen Köln und Dordrecht auf, der ab Lobith die nördliche Route über Arnheim nimmt: Veranschlage man 2 ½ Fuder pro Zollfuder – dies war aus fürstlicher Sicht das Maximum – so seien für ein Handelsfuder insgesamt 15 Kurrantgulden 10 Stüber an Zollabgaben an den zwölf genannten Zollstätten von Zons bis Schoonhoven fällig.<sup>24</sup> Diese Norm wird nun mit der Realität konfrontiert: Der Kaufmann zahle aber dem Frachtschiffer (*vrechter*) für ein Handelsfuder, dass dieser von Köln nach Dordrecht *up sijnen kost eind anxt* zu liefern habe, lediglich 10 Kurrantgulden. Gebe es keine Rückfracht, wie es zurzeit häufig vorkomme,<sup>25</sup> entstünden außerdem Kosten von 40–50 Gulden für die leere Rückfahrt nach Köln.<sup>26</sup>

<sup>23</sup> Ebd., Nr. 288. Es wurde wie folgt nach Schiffstyp und Herkunft der Ladung differenziert: Schwarze Schiffe mit ausschließlich fremder, d. h. nicht begünstigter Ware: 4:1, mit fremder Ware und (privilegiertem) Bürgergut: 2,5:1, ausschließlich mit Bürgergut: 3:1. Für *dennen* Schiffe galten die Relationen: 3:1/2:1/2,5:1. Die Schlechterstellung gemischter Ladungen wurde mit der größeren Gefahr von Zollhinterziehung begründet. Zu den Schiffstypen siehe unten, Anm. 26 und 33.

<sup>24</sup> SCHOLZ-BABISCH, Quellen (wie Anm. 1), Nr. 285. Vorausgesetzt wird bei dieser Rechnung, dass die Zahlung an den Zöllen tatsächlich in Goldgulden geleistet wurde, der etwa den 1,5-fachen Wert des Kurrantguldens hatte. Ausweislich einer Stellungnahme der Huissener Zöllner war die vom Herzog angeordnete Zahlung in Goldgulden aber nicht üblich (ebd., Nr. 286, 1486 IX 5). Zweck der o.g. Beispielrechnung war offenbar, die Diskrepanz zwischen Norm und Praxis unter Einbeziehung der Zahlungsmodalitäten darzulegen. Wenn der Zoll bei gleichen Nominalen vollständig in Kurrantgulden gezahlt werden konnte – oder die Frachtrate in Goldgulden – hätte eine Bemessung von 2,5:1 gerade zur Begleichung der Zollgelder gereicht. Zur unterschiedlich intensiven Nutzung der beiden Rheinarme siehe WESTSTRATE, Zollrechnungen (wie Anm. 12), S. 336, sowie aufgeschlüsselt nach Gütern und Zeitschnitten: DERS., Kielzog (wie Anm. 5), S. 270 f., 326 f. und öfter.

<sup>25</sup> Diese Behauptung wird durch die Register des Kölner Rheinzolls gestützt, die für das Jahr 1483 doppelt so viele leere Bergfahrten (419) wie leere Talfahrten (209) verzeichnen, vgl. W. JOHN, Der Kölner Rheinzoll von 1475–1494, in: AHVN 48, 1889, S. 9–123, hier S. 98.

<sup>26</sup> Die Kosten sind für ein „5-Borten-Schiff“ angegeben, ein wohl größerer Schiffstyp, da man vermutlich die Zahl der Planken (Borten) über der Wasserlinie zählte, vgl. Annette FIMPELER-PHILIPPEN, Die Schifffahrt und ihre Fahrzeuge auf dem Niederrhein vom späten Mittelalter bis ins 18. Jahrhundert

Die Budericher Zöllner haben feinsinnig auf einen eigenen Vorschlag zur Bemessung des Zollfuders verzichtet. Ihre Rechnung liegt aber auf der Hand: Offenbar stellten die 10 Gulden eine Pauschale dar, mit der sowohl die Zollabgaben als auch der eigentliche Transport abgegolten war. Wenn 2 ½ Handelsfuder auf das Zollfuder veranschlagt wurden, dann deckte diese Pauschale nur zwei Drittel der fälligen Zollabgaben und der Schiffer machte einen erheblichen Verlust. Um mit der Frachtrate zumindest die Zollkosten begleichen zu können, musste die Anzahl der auf das Zollfuder gerechneten Handelsfuder um den entsprechenden Faktor 1,5 erhöht werden ( $1 : \frac{2}{3} = 1,5$ ) und damit mindestens 3,75 Handelsfuder betragen.<sup>27</sup> Rechnet man die Betriebskosten hinzu, ist man im Bereich der vier Zollfuder, die von den Lobithern so undiplomatisch eingefordert worden waren.

Die Klever Zöllner waren im Übrigen auf einer Linie mit ihren kurkölnischen Kollegen: Ein unbekannter kurkölnischer Experte verwandte etwa zur gleichen Zeit in einem ausführlichen Gutachten<sup>28</sup> sehr viel Mühe darauf, Handels- und Kostenstrukturen in ihrer Komplexität möglichst verständlich zu machen, um eine Reduzierung der Abgabensätze zu erreichen. Wie bei den Budericher Zöllnern erfolgt die Argumentation faktenbasiert und im erkennbaren Bemühen, Glaubwürdigkeit durch Unterfütterung der Argumente mit konkreten Zahlen und Beispielen zu erreichen. Der Gutachter diskutiert Zollsätze, Frachtraten und Kostenstrukturen zwischen Köln und Dordrecht für die Handelsgüter Wein (fol. 15<sup>r</sup>–16<sup>v</sup>) und Hering (fol. 17<sup>r</sup>–17<sup>v</sup>) sowie für „fette Ware“ zwischen Deventer und Köln (fol. 17<sup>v</sup>–18<sup>r</sup>). Bei Salz, Mühlsteinen und trockener Ware sind die Angaben knapper, aber gleichwohl aufschlussreich. Dieses Gutachten wird im Folgenden als zentrale Quelle für die Situation des Rheinhandels um 1500 genauer besprochen und es wird versucht, nach Möglichkeit aus anderen Quellen die Plausibilität der Argumente zu validieren.

---

(Studien zur Düsseldorfer Wirtschaftsgeschichte 5), Düsseldorf 2008, S. 362, die diesen Typ nicht eigens diskutiert, ihn aber offenbar als Variante des „schwarzen Schiffs“ deutet (ebd., S. 359 Anm. 107), vgl. auch unten, Anm. 33.

<sup>27</sup> Die folgende Formel kann der Quelle zur Berechnung der notwendigen Relation  $x$  von Handelsfudern zu Zollfudern entnommen werden: (Frachtrate pro Handelsfuder) \* (notwendiges Verhältnis Handelsfuder pro Zollfuder) = (Zollabgabe) \* (angenommene Berechnung von Handelsfuder pro Zollfuder), d. h.  $10 * x = 15 * 2,5 \Rightarrow x = 3,75$ .

<sup>28</sup> LAV NRW R AA 0007 Kurköln II Nr. 661, fol. 15<sup>r</sup>–19<sup>r</sup>. Der Text ist undatiert, spätere Randbemerkungen verweisen zwar auf 1506, aber die Nennung eines (Stadt-)Kölner Zolls für Hering (fol. 17<sup>v</sup>) bzw. für „fette Ware“ (fol. 18<sup>r</sup>) legt das Abfassungsdatum in die Erhebungszeit des Kölner Rheinzolls von 1475–1494. Ferner ist eine Salzsteuerung erwähnt (fol. 17<sup>r</sup>), die nachweislich 1485 bestand (KUSKE, Quellen II [wie Anm. 7], Nr. 990). Ein weiteres Datierungsindiz ist die Erwähnung der klevischen Zollveranschlagung von 3–4 Fudern (siehe unten, S. 47), die sich auf eine Anordnung vom 31.5.1487 (SCHOLZ-BABISCH, Quellen [wie Anm. 1], Nr. 288) beziehen könnte. Das Online-Findbuch des Landesarchivs datiert auf „2. Hälfte 15. Jh.“ (<https://tinyurl.com/y94w3ne6>, 01.10.2018). Ein von SCHOLZ-BABISCH, Quellen (wie Anm. 1), Nr. 308, für die klevischen Zölle publizierte, gleichfalls undatierte formlose Liste nennt ebenfalls Zollabgaben für Wein (Waalroute), Hering und fette Ware. Zusätzlich ist noch Salz aufgeführt. Die Zollsätze dieser klevischen Akte von ca. 1500 unterscheiden sich fast immer von den Angaben im kurkölnischen Text, was eher gegen einen gemeinsamen Entstehungszusammenhang spricht.

Kernstück ist das ausführliche Kapitel über den Weinhandel, vom anonymen Verfasser *wynschryfft* genannt, das auch als Bezugspunkt für andere Warengruppen dient. Zunächst listet der Gutachter, wie die Klever Quelle, pro Zollstätte die nominalen Zollabgaben für ein Zollfuder Wein zwischen Köln und Dordrecht und *vort thot Antwerp off thot Brugge* auf, allerdings auf der südlichen, gebräuchlicheren Waalroute.<sup>29</sup> Die berechnete Summe für Zollabgaben und Nebenkosten wie Krangelder wird mit 28 fl. 3 alb. angegeben. Die Frachtraten werden genauer als im Klever Text erläutert: In den letzten 20 Jahren habe der Kaufmann für ein Fuder im Herbst meist etwa 10 Zollgulden gegeben, maximal 12 fl. für die ersten drei bis neun Transporte nach Antwerpen. Im Sommer, zwischen Ostern und der Ankunft des neuen Weins, könne der Kaufmann sogar nur 8–9 Zollgulden bis Dordrecht und 10–11 Zollgulden bis Antwerpen zahlen. Bei einer Ladung von 50–60 Fudern entstünden dem Schiffer Kosten in Höhe von 40–50 fl.<sup>30</sup>

Rechnet man auf Basis dieser Zahlen einen Weintransport einmal selbst durch, so blieb dem Schiffer selbst im günstigsten Fall – maximale Ladung von 60 Fudern, maximale Frachtrate von 12 fl., minimale Kosten von 40 fl. – je nach Bemessung nur wenig übrig: Setzt man die Zollbemessung, wie in der Klever Quelle, mit 2 ½ Fudern pro Zollfuder an,<sup>31</sup> waren es gerade einmal 5 fl. Besser sah hingegen die Lage aus, wenn es gelang, im gewichteten Durchschnitt mit drei Fudern pro Zollfuder besehen zu werden, dann erzielte der *vrecht* für den Transport immerhin 117,5 fl.<sup>32</sup> Betriebs-

<sup>29</sup> LAV NRW R AA 0007 Kurköln II Nr. 661, fol. 15'.

<sup>30</sup> Sowohl der Frachtsatz als auch die Kostenschätzung liegen in ihren Nominalen also nahe bei den klevischen Angaben, aber ein erheblicher, hier nicht aufzuklärender Unterschied entsteht durch die verschiedenen Geldwerte. Beim Vergleich mit der Klever Quelle ist zu berücksichtigen, dass die Biedericher Zöllner bei den Zollsätzen explizit einen Frachtsatz von 10 *current gulden* erwähnen und das Verhältnis von Goldgulden bzw. Zollgulden zu Kurrantgulden mit ca. 1:1,5 angeben, während in der Kölner Quelle auch für die Frachtpreise ausschließlich von Zollgulden oder Gulden die Rede ist. Nach Kruse wurde der Zollgulden fix zu 27 alb. gerechnet, der Kurrantgulden hätte also nur 18 alb. umfasst (vgl. Ernst KRUSE, *Kölnische Geldgeschichte bis 1386* nebst Beiträgen zur kurrheinischen Geldgeschichte bis zum Ende des Mittelalters (Westdeutsche Zs. für Gesch. und Kunst: Ergänzungsheft 4), Trier 1888, S. 87). Nach JOHN, *Rheinzoll* (wie Anm. 25), S. 21, wurde der Gulden 1487 zu 30 alb. gerechnet. Ein weiterer Unterschied betrifft die Route hinter Lobith: In der Kölner Quelle wird die südliche Waalroute, in der klevischen Quelle die nördliche Nederrijn-Route gewählt. Zu einem direkten Vergleich des Gesamtzolls beider Routen müssen die hinter Dordrecht liegenden Zollstätten Geervliet und Iersekeroord, die nur in der Kölner Quelle genannt sind, herausgerechnet werden. Bis Dordrecht beliefen sich die Zollabgaben in beiden Varianten jeweils auf etwa auf 24 fl. Auch nach einer späteren Kurkölnener Quelle von 1516, die Beratungen der rheinischen Kurfürsten zur Förderung des Rheinhandels und Abwehr der „Nebenstraßen“ enthält, kostete es 12 fl., um 7 Ohm Wein, also ca. 1,16 Fuder, von Köln auf dem Fluss nach Antwerpen zu führen (LAV NRW R AA 0007 Kurköln II, Nr. 3666, fol. 9', vgl. dazu PFEIFFER, *Zollpolitik* [wie Anm. 2], S. 82 Anm. 66, wo der Abschnitt Köln–Antwerpen allerdings unzutreffend auf den Landverkehr bezogen ist).

<sup>31</sup> Die Kölner Quelle gibt meist keine Berechnungsgrundlage für das Zollfuder an. Nur für Geervliet und Gorinchem ist vermerkt, dass das Fuder mit 14 Kölner Ohm veranschlagt wird. Ferner sind weitere Kosten in Höhe von 1 fl. 1 Mark pro Zollfuder für die Strecke Dordrecht–Antwerpen eingerechnet, die ebenfalls mit der Frachtrate abgegolten waren, wie z. B. Krangelder.

<sup>32</sup> 60 Handelsfuder \* 12 fl. Fracht = 720 fl. – 40 fl. Kosten = 680 fl. Bei einer Bemessung von 2 ½ Fudern pro Zollfuder waren 24 Zollfuder à 28 fl. 3 alb zu verzollen, also insgesamt 675 fl. zu entrichten. Mithin blieben nur 5 fl. Rohertrag. Bei 3 Fudern pro Zollfuder waren 20 Zollfuder zu verzollen, so dass 562,5 fl.

wirtschaftlich handelt es sich dabei um den Deckungsbeitrag (Erlös minus variable Kosten), von dem ja noch die laufenden Betriebskosten – die Quelle nennt als solche Lohnkosten für einen Knecht, Hafer (für die Treidelpferde) und Taue in Höhe von 100 fl. pro Jahr – sowie die Abschreibung für das Schiff zu tragen waren, dessen Anschaffungskosten mit 600 fl. beziffert werden. Bei den Kosten ist zu beachten, dass sie vom Verfasser offenbar für den aufwändiger gebauten Typ des „schwarzen Schiffs“ angegeben werden, während die denkbar einfach gezimmerten *dennen* Schiffe bzw. *Loirdannen* zum einen mit 20–25 fl. wesentlich billiger in der Anschaffung waren und zum anderen häufig am Zielort zerlegt und als Holz verkauft wurden.<sup>33</sup>

Wenn die Kosten- und Ertragssituation des Schiffers so prekär war, lag es natürlich auf der Hand, höhere Preise zu verlangen. Der Experte nimmt diesen möglichen Einwand als Frage vorweg (*Jae der mach us yemant seggen wair omben nemen sy der nyet genoich aff?*) und sucht ihn zu entkräften, indem er die wirtschaftliche Lage des auftraggebenden Händlers in den Blick nimmt: Um höhere Frachtsätze zu zahlen, seien die Handelsmargen zu gering: *want dat guedt yd nyet aff werpen enmaich*. Vielmehr bestehe die Gefahr, dass der Kaufmann den Rheinhandel aufgebe und sein Geld in Renten, Ochsen oder andere Kapitalanlagen investiere, die den Rhein nicht beträfen. Höhere Weinpreise könne der Kaufmann in den Niederlanden nicht durchsetzen: Bereits jetzt sei der Preis so hoch, dass die Leute vermehrt Weine von Übersee (*aversee*) statt Rheinwein tranken.<sup>34</sup>

In dieser Argumentation zeigt sich ein entscheidender weiterer Abstraktionsschritt, hin zu einem vertieften Verständnis des wirtschaftlichen Gesamtzusammenhangs, indem nämlich der Handel vom Ende, vom Absatzmarkt her betrachtet wird: Es fällt offenbar schwer, auf dem Rhein auskömmliche Margen im Weinhandel mit den Niederlanden

---

an Zoll fällig waren. Die Zollsumme verminderte sich also um den Betrag für 4 Zollfuder bzw. 112,5 fl. und es ergibt sich ein Ertrag von 117,5 fl. Die Gewichtung des Durchschnitts ist von Belang, da sich die Tarife der Zollstätten stark unterscheiden konnten: Es war wesentlich wichtiger, eine günstige Bemessung in Lobith zu erhalten, wo für das Zollfuder je nach Flussarm zwischen 4 und 5 fl. fällig waren, als in Wijk oder Zaltbommel, wo der Tarif jeweils nur 1 fl. pro Zollfuder betrug.

<sup>33</sup> Das Schiff, mit dem Konrad von Weinsberg 1426 30 Elsässer Fuder (ca. 3300 hl.) Wein rhein- und ijsell-abwärts bis nach Kampen führen ließ, vermutlich eine *Loirdanne*, kostete am Oberrhein ca. 20 fl. und wurde in Kampen für 13 fl. verkauft (Hektor AMMANN, Untersuchungen zur Wirtschaftsgeschichte des Oberrheinraumes I. Konrad von Weinsbergs Geschäft mit Elsässer Wein nach Lübeck i. J. 1426, in: Zs. für die Gesch. des Oberrheins 108 (NF 69), 1960, S. 466–498, hier S. 472). 1487 kaufte das Xantener St. Viktorstift in Köln zum Steintransport eine *Loirdanne* für 25 fl. (Stephan BEISSEL, Geldwerth und Arbeitslohn im Mittelalter. Eine culturgeschichtliche Studie im Anschluß an die Baurechnungen der Kirche des hl. Victor zu Xanten, Freiburg im Breisgau 1885, S. 39 und 77). Auch wenn die Preisspanne für *Loirdannen* sicher größer gewesen ist, sind die Größenordnungen wohl eindeutig. Zu diesem Schiffstyp vgl. FIMPELER-PHILIPPEN, Schiffahrt (wie Anm. 26), S. 343–350. Strittig ist in der Literatur, inwieweit *dennen* Schiffe und *Loirdannen* denselben Typ bezeichneten (ebd.). Die Kölner Quelle verwendet beide Begriffe synonym. *Loirdannen* wurden nicht nur als Einweg-Schiffe verwendet, sondern sind auch auf Bergfahrten bezeugt (ebd.). Zu den schwarzen Schiffen: ebd., S. 355–374. (Identität mit dem Forschungsterminus „Oberländer“).

<sup>34</sup> Einen Preisanstieg für Rheinwein stellt auch WESTSTRATE, Kielzog (wie Anm. 5), S. 327 f. fest. Mit den Weinen aus „Übersee“ dürften Gascogner Weine gemeint sein, die in England den Rheinwein weitgehend verdrängten und auch in den Niederlanden verstärkt nachgefragt wurden: Hektor AMMANN, Von der Wirtschaftsgeltung des Elsaß im Mittelalter, in: Alemannisches Jahrbuch 1955, S. 95–202, hier S. 141 f.



zu erzielen. Außerdem ist Rheinwein keineswegs mehr „alternativlos“, sondern echter Konkurrenz durch andere Sorten ausgesetzt. Der Preis, der auf den „Käufermärkten“ in Dordrecht oder Antwerpen zu erzielen ist, beeinflusst die Frachtrate, die der Händler aufbringen kann. Sinkt die Marge zu weit, werden alternative Investitionen (Ochsen) oder Kapitalanlagen (Renten) interessant. Nicht nur das Rheinhandelsgut Wein, sondern der Rheinhandel an sich ist damit einer Konkurrenzsituation, einem Wettbewerb um Kapital, ausgesetzt.

Ein weiterer Aspekt wird im Vergleich mit den benachbarten klevischen Rheinzöllen ausgeführt, über die der Verfasser offenbar gut informiert ist. Kleve sei in sehr viel höherem Maße als Kurköln auf den *fremden man* angewiesen, der für einen Großteil der Zolleinkünfte verantwortlich sei und dem man an den klevischen Zöllen *meer goetz [...] moeten doen*, damit er wiederkomme, wohingegen die Klever Untertanen Zollfreiheiten genossen. Obgleich der Verfasser die unterschiedlichen Voraussetzungen zwischen den kurkölnischen und klevischen Zöllen explizit benennt, sieht er die klevische Förderung des nicht-begünstigten „fremden“ Kaufmanns als vorbildlich an, und er wagt sogar die Behauptung, dass dadurch an den klevischen Zöllen mehr eingekommen sei als an den kurkölnischen Zöllen, an denen man, wie hier wohl zu ergänzen ist, unterschiedslos verfahren sei. Interessanterweise wird diese Zollpolitik nicht etwa dem Herzog zugeschrieben, sondern wie selbstverständlich auf die klevischen Amtleute zurückgeführt, die als eigenständige und zugleich im besten Interesse der fürstlichen Einkünfte handelnde Akteure gekennzeichnet werden.

Aus seiner Kosten- und Ertragsanalyse und dem Vergleich mit dem Nachbarterritorium Kleve zieht der Kurkölnler Experte folgende Schlüsse für die Weinverzollung: Der „fremde Mann“, der das Geld an die Zölle bringe, müsse so behandelt werden, dass er mit dem, der Zollfreiheiten genieße, *merckt mocht halden*. – Dies entspricht exakt dem Grundgedanken der klevischen Ordonnanz von 1477. – Zum Nutzen des Stroms solle man im Herbst, d. h. in der Haupthandelszeit für Wein, die schwarzen Schiffen mit 3 Fudern für ein Zollfuder besehen,<sup>35</sup> während die *Loirdannen* mit 2 Fudern anzusetzen seien. Der Verfasser weist auf die noch höheren Werte in Kleve hin – 4 Fuder bzw. 3 Fuder pro Zollfuder –, sieht aber offenbar keine Notwendigkeit oder Möglichkeit, diese Relationen auch für Kurköln durchzusetzen. Er begnügt sich mit dem Hinweis, welche positiven Effekte die großzügigere Bemessung auf die klevischen Zollerträge gehabt habe. Die Begründung für die Differenzierung zwischen beiden Schiffstypen wird nachgeschoben. Es seien die – teuren – schwarzen Schiffe, die den Rhein auch stromaufwärts befahren würden und Hering, Butter, Käse und andere (verzollbare) Frachten mitbrächten, während die *Loirdannen* am Zielort zerschlagen würden. Gäbe es mehr schwarze Schiffe *beneden*, käme auch an den Zöllen mehr ein, *want die hendelyngk der luyd nerryng macken*; der Verfasser verspricht sich also eine allgemeine Zunahme des Handelsvolumens, wenn, so ist zu ergänzen, die schwarzen Schiffe durch eine geeignete Zollpolitik auf Hin- und Rückfahrt rentabel zu betreiben seien.

<sup>35</sup> Zahlwort *drij* später gestrichen und mit *dirdehalf*; d. h. 2 ½, überschrieben (fol. 15<sup>v</sup>). Der ursprüngliche Vorschlag nannte also höhere Werte, bevor er auf die offizielle Linie korrigiert wurde.

#### 4. Die Konkurrenz: Kostenstruktur des Landtransports

Der Gutachter spricht auch die starke Konkurrenz durch den Landtransport an, ohne allerdings Zahlen zu nennen. Für den Weintransport über Land ist aus dieser Zeit leider keine vergleichbar detaillierte Aufschlüsselung der Kostenstrukturen wie für die Flussrouten bekannt. Aber vor allem das von Kuske edierte Stadtkölner Quellenmaterial bietet durchaus einige Anhaltspunkte über Frachtpreise für verschiedene Waren und Routen, wobei man auch für den Landweg Festpreise vereinbarte, mit denen die fälligen Zollabgaben abgegolten waren:<sup>36</sup> Vor 1455 zahlte eine Kölner Weinhändlerin bei 18 alb. pro Ohm für einen Transport von ca. 6 Fudern von Köln in das brabantische Diest – etwa 150 Kilometer – ca. 28 fl. an Fracht, also 4,67 fl. pro Fuder für 75 % der Streckenlänge Köln–Antwerpen (ca. 200 Kilometer).<sup>37</sup> Rechnet man diesen Wert linear hoch, kommt man auf ca. 6,2 fl. als hypothetische Landfracht für ein Handelsfuder bis Antwerpen. Gegenüber den 10–12 fl., die in der Kurkölnner Quelle als seit Langem übliche Frachtrate für den Wasserweg Köln–Antwerpen genannt sind, war dies ein sehr konkurrenzfähiger Preis, der die häufigen Klagen über den vom Landtransport auf den Rheinverkehr ausgeübten Wettbewerbsdruck als plausibel erscheinen lässt. Die Marge der Weinhändlerin erscheint im Übrigen angesichts des Risikos als eher gering: Bei einem – vergleichsweise hohen – Einkaufspreis von 44 fl. pro Fuder in Köln wurden in Diest lediglich 52 fl. pro Fuder erzielt. Abzüglich der Frachtkosten und ohne sonstige Aufwendungen blieben damit nur ca. 20 fl. für den gesamten Transport bzw. ca. 3,3 fl. pro Fuder als Ertrag, was einer Rendite von 7 ½ % entspricht.<sup>38</sup>

Ein außergewöhnlich hoher Weinfrachtpreis ist hingegen in zwei Kölner Zertifikaten von 1491 bezeugt. Das Ohm Wein wurde für etwa 10 Brabanter Mark von Köln nach Brügge verfrachtet. Mit etwa 5 fl. pro Ohm oder 30 fl. pro Fuder waren diese Transporte, berücksichtigt man den längeren Weg nach Brügge, etwa dreimal so teuer wie

<sup>36</sup> Vgl. z. B. KUSKE, Quellen II (wie Anm. 7), Nr. 800 (1479). Soweit feststellbar enthält das für den Landverkehr zwischen Antwerpen und Köln um 1500 sehr ergiebige Material, das Renée Doehard in Regestenform ediert hat, keine Frachtpreisinformationen, DOEHARD, Études (wie Anm. 10). Zur Auswertung für die Rheinlande vgl. für die Stadt Köln POHL, Köln (wie Anm. 10), sowie für Aachen bzw. das Jülicher Land als Transitregionen und Herkunftsorte der Fuhrleute im Kölner Auftrag Wolfgang HERBORN, Der Antwerpener Markt und die Kauf- und Fuhrmannschaft der Reichsstadt Aachen (1490–1513), in: Zs. des Aachener Geschichtsvereins 90/91, 1983/84, S. 97–147; DERS., Der Antwerpener Markt und die Städte im Herzogtum Jülich um 1500, in: DERS., Gesammelte Aufsätze zur Jülicher Territorialgeschichte. Dem Autor dargebracht aus Anlass seines 65. Geburtstags von der Joseph-Kuhl-Gesellschaft (Forum Jülicher Geschichte 39), Jülich 2005 (zuerst 1983), S. 53–93.

<sup>37</sup> KUSKE, Quellen II (wie Anm. 7), Nr. 555 § 6. Die Menge wird mit 6 Fudern ½ Ohm, also 36 ½ Ohm angegeben, die Fracht mit 28 Gulden 1 Ort, also 28,25 Gulden. Die Bemerkung *die vracht was 18 albus* dürfte die Frachtrate pro Ohm bezeichnen, da man bei 24 alb. pro fl. und 36,5 Ohm auf 27,375 fl., also nahe an die genannte Gesamtsumme von 28,25 fl. kommt. Die Differenz von 21 alb. entspricht 1,17 Ohm und lässt z. B. durch die üblicherweise mitgeführten, hier aber nicht aufgelisteten kleineren Gebinde an Füllwein bzw. Zulasten erklären. Die *karluyde* erhielten zwölf neue Schilde als Vorschuss. Der Beleg stammt aus dem Rechnungsbuch der Weinhändlerin Adelheid Underdrijvelt, vgl. Margret WENSKY, Die Stellung der Frau in der stadtkölnischen Wirtschaft im Spätmittelalter (QDhG 26), Köln 1980, S. 284 und 297.

<sup>38</sup> Ob sich Ankauf- und Verkaufspreis auf die selbe Charge beziehen ist allerdings nicht ganz eindeutig.

in dem obigen Beispiel von vor 1455.<sup>39</sup> Möglicherweise war der Frachtpreis deshalb so hoch, weil sich die Stadt Köln zu dieser Zeit wegen ihres Rheinzolls im Streit mit den umliegenden Fürsten befand, die Rheinstrecke faktisch nicht verfügbar war und ein Mangel an Frachtkapazität die Preise in die Höhe getrieben hatte. Die Wirren des Burgundischen Erbfolgekriegs könnten in Anbetracht des Zielortes Brügge ebenfalls eine Rolle gespielt haben, zumal in den Zertifikaten explizit festgestellt wurde, dass das Risiko für *yrre lyve ind guede* auf Seiten der Fuhrleute gelegen habe, also im Preis mit inbegriffen war.<sup>40</sup>

Ein letztes, späteres Beispiel aus einer Vielzahl möglicher weiterer Belege: 1529/30 beschaffte der Rat der Stadt Herzogenbusch in Köln für ca. 1523 Karolusgulden ca. 29 Fuder Wein, der in vier Transporten für ein Frachtgeld von 7 Karolusgulden 10 Stüber pro Fuder geliefert wurde. Rechnet man diesen Satz hoch auf die um ca. ein Drittel längere Strecke nach Antwerpen, ist man bei 10 Karolusgulden, also ebenfalls konkurrenzfähig zu den mehrmals bezeugten 10–12 fl. auf dem Wasserweg von Köln in die Scheldestadt.<sup>41</sup>

Trockene Ware verfrachtet man auf die Straße nach Gewicht: 1473 betrug die Fracht von Herzogenbusch nach Köln 20 alb. pro Zentner, 1477 vom Antwerpener Pfingstmarkt nach Köln zwischen 16 und 21 alb. pro Zentner. Obwohl der direkte Weg Herzogenbusch–Köln mit ca. 150 Kilometern um rund 25 % kürzer war als die Strecke Antwerpen – Köln (ca. 200 Kilometer) konnten die Frachtraten also ähnlich hoch sein; die Entfernung war offenbar nur einer von mehreren Faktoren der Preisbildung. Nicht immer wurde auch der kürzeste Weg gewählt: 1483 zahlte man für elf Ulmer Fardel auf der Route Köln–Neuss–*die Rynstraisse bis zome Bussche* (Herzogenbusch)–Bergen op Zoom 10 fl. Pagament. Vielleicht aus Sicherheitsgründen führte man den kostbaren Transport mit einem Wert von über 1.000 fl. entlang des Rheins, statt auf dem direkten Weg bei Venlo die Maas zu überqueren.<sup>42</sup>

---

<sup>39</sup> KUSKE, Quellen II (wie Anm. 7), Nr. 1212. Zum Wert der Brabanter Mark vgl. BEISSEL, Geldwerth (wie Anm. 33), S. 77 f. Der kürzeste Weg von Köln nach Brügge beträgt ca. 290 km. Es ergibt sich also etwa die doppelte Streckenlänge gegenüber Diest.

<sup>40</sup> Diese Risiko war real, wie die zahlreichen bei Kuske publizierten Nachweise von Beschlagnahmen belegen.

<sup>41</sup> Rogier Adriaan VAN ZUYLEN, Inventaris der archieven van de stad 's Hertogenbosch: 1399–1568, 's Hertogenbosch 1863, S. 458 f. Das genaue Datum ist nicht überliefert, der Eintrag stammt aus dem am 1.10. beginnenden Rechnungsjahr 1529/30. Zu berücksichtigen ist bei der Wertung der Frachtkosten, dass die Herzogenbuscher von den brabantischen Geleitzöllen befreit waren und die Frachtrate, die wohl auch hier wie üblich die fälligen Zollabgaben einschloss, daher geringer als z. B. für Kölner Bürger ausgefallen sein dürfte. Auf dieses Weingeschäft weist VAN UYTVEN, Kölner Weinmarkt (wie Anm. 14), S. 235 hin, wobei er die Frachtkosten als vergleichsweise hoch wertet. Die Verteilung der Lieferung auf vier Fahrten lässt keinen Zweifel daran, dass der Landweg gewählt wurde. Es ist schwierig, den Karolusgulden in ein Wertverhältnis zu den anderen Guldenerwähnungen zu setzen, da für diese oft nicht bestimmt ist, welcher Typ genau gemeint war. Er war auf jeden Fall die geringwertigste Guldenmünze, vgl. Friedrich von SCHRÖTTER, Wörterbuch der Münzkunde, Berlin 1930, S. 94.

<sup>42</sup> KUSKE, Quellen II (wie Anm. 7), Nr. 596 (1473) (die Beschwerde über den Frachtpreis bezieht sich offenbar auf die zu hoch angesetzte Menge und nicht auf die Frachtrate an sich), Nr. 751 (1477), Nr. 899 (1483). Irsigler nennt für die zweite Hälfte des 15. Jh.s einen Durchschnittspreis von ca. 100 fl. pro Fardel in Köln: IRSIGLER, Stellung (wie Anm. 14), S. 85.

Der Kurkölnener Zollexperte kennt diese Routen: Trockene Ware, *packen end droege vat* bzw. *doickpacker*, werde viel zwischen Köln und Antwerpen in beide Richtungen gehandelt. Typischerweise lade man 30–40 Stück dieser leichten Ware auf vier Gespanne mit 20–24 Pferden, so dass man daraus den Landzoll errechnen könne.<sup>43</sup> Leider gibt er aber keine Aufstellung der Landzollsätze, die in der Tat oft pro Zugpferd berechnet wurden,<sup>44</sup> sondern verweist nur darauf, dass man für diese Menge an den kurkölnischen Zöllern Rheinberg, Zons und Kaiserswerth jeweils 5–6 fl. entrichten müsse. Einen konkreten Vorschlag zur Bemessung macht er nicht, sondern führt lediglich sein *Ceterum censio* an: Zum Nutzen des Herrn befehle man den Zöllnern, den Kaufmann so zu halten, dass er wiederkommen möge. Offenbar glaubte er nicht wirklich daran, diese typischen Landhandelsgüter auf den Rhein ziehen zu können.<sup>45</sup>

## 5. Kostenstrukturen im Heringshandel

Sehr viel größeren Handlungsbedarf sah der Gutachter hingegen beim Hering, der klassischen Rückfracht rheinaufwärts zum Stapelplatz Köln.<sup>46</sup> Wie beim Wein wird eine nach Zollstätten gegliederte Aufstellung der nominalen Abgaben für eine Zolllast für die Strecke Dordrecht–Köln über die südliche Waalroute gegeben: *Eyn tolber last* sei insgesamt zwischen 25 und 26 Zollgulden schuldig. Die Fracht betrage 1 fl. 12 alb. Kölner Geldes, wobei offenbar die Tonne zu 1000 Fischen als Bezugsgröße gemeint ist. Für eine Handelslast aus 12 Tonnen, lässt sich damit ein Frachtgeld von 18 fl. errechnen, das, wie üblich, die Zollabgaben mit einschloss.

Die folgende Argumentation wird von dem Experten ähnlich wie bei der Erörterung der Weinverzollung geführt, wobei auch hier aufschlussreiche Zahlen genannt werden: Eine Ladung von 20–25 Last koste den Schiffer an Hafer, Brot, Proviant, Leinen und Knechtssteuer etwa 60 fl. *behalven syn sorge*, also ohne Gewinn, Rücklagen und Abschreibung. Wie beim Wein lässt sich der Deckungsbeitrag berechnen: Eine Ladung von 25 Handelslast Hering erzielte einen Rohertrag ca. 390 fl., nämlich 450 fl. an Frachtgeld minus 60 fl. direkter Kosten. 25 zollbare Last kosteten aber mindestens 625 fl. an Zollabgaben. Um die Gewinnschwelle zu erreichen, musste der Schiffer also eine Veranschlagung von mindestens 1,6 Handelslast pro Zolllast im gewichteten Durchschnitt erreichen. Berücksichtigt man darüber hinaus, dass die Fracht in Kölner Pagamentgulden (*colsch gelt*) zu 24 alb., die Zollabgabe aber in Zollgulden von min-

<sup>43</sup> LAV NRW R AA 0007 Kurköln II, Nr. 661, fol. 18<sup>r</sup>.

<sup>44</sup> Vgl. PFEIFFER, Transitzölle 1000–1500 (wie Anm. 1), S. 30.

<sup>45</sup> Das Gegenstück zur leichten, trockenen Ware bilden Mühlsteine, Schiefer und andere *swair var*. Hier sah der Gutachter keine Veranlassung zu einer Reduktion, *want dat tho wagen nyet guet tho fueren en ys*, LAV NRW R AA 0007 Kurköln II, Nr. 661, fol. 17<sup>r</sup>.

<sup>46</sup> Umfassendste Darstellung nach wie vor: Bruno KUSKE, Der Kölner Fischhandel vom 14.–17. Jahrhundert, in: Westdeutsche Zs. für Gesch. und Kunst 24, 1905, S. 227–313. Kuske nimmt auf das Kurkölnener Gutachten Bezug, das er auf 1506 datiert (S. 285, zu unserer Datierung auf spätestens 1494 siehe oben, Anm. 29). Bei der Berechnung der Frachtrate übersieht Kuske, dass der Schreiber zwischen Gulden und Albus-Angabe *off* zu *end* korrigiert hat. Es heißt also nicht 1 fl. oder 12 alb., sondern 1 fl. und 12 alb.

destens 27 alb. gerechnet wurde, ergibt sich ein Faktor von 1,8 Handelslast pro Zolllast als unteres Minimum der Kostendeckung; die *sorge* des Schiffers war auch dann noch nicht berücksichtigt. Und wie beim Wein kommt noch die Konkurrenzsituation mit steuerbegünstigten Schiffen hinzu, die nach Ansicht des Experten in die Zollbemessung einfließen müsse: Um den fremden Kaufmann nicht zu „verjagen“, müsse man ihm so viel nachlassen, dass er mit denen, die Freiheiten hätten, „Markt halten“ könne und nicht Verluste mache, wo der Begünstigte Gewinne erziele. Der Kaufmann könne nicht mehr an Fracht zahlen, da das Gut nicht mehr abwerfe. Im Unterschied zur *wynschryfft*, dem Kapitel über die Weinverzollung, fehlt hier eine einleuchtende Begründung, da Hering als Fastenspeise weit weniger leicht substituierbar war als Rheinwein, der im Wettbewerb mit Südwein oder Bier stand. Der Experte bündelte seine Argumente in dem Vorschlag, an den kurkölnischen Zöllen drei und an den klevischen Zöllen vier Last pro Zolllast zu veranschlagen. Zur Erklärung der Differenz verweist er auf seine Ausführungen zum Wein, d. h. der größere Anteil zollbegünstigter Fahrten im Klevischen erforderte dort größere Nachlässe für den „fremden Kaufmann“.

Während beim Wein und bei den trockenen Waren die Konkurrenz des Landverkehrs breit dargelegt wird, fehlen entsprechende Ausführungen im Kapitel zum Hering. Das ist durchaus erstaunlich, denn die Kölner und Antwerpener Quellen bezeugen, dass Hering sehr oft über Land transportiert wurde.<sup>47</sup> Wir haben dabei sogar vereinzelt Kosteninformationen: 1497 erhielt ein Xantener Schiffer für die Strecke von Herzogenbusch nach Köln pro Tonne 8 Mark, also ca. 2 Gulden. Der Preis erschien dem Handlungsdiener Deryck van Hinden als überteuert, er schrieb an seinen Herrn Jan van Reide, dass er deswegen zunächst nur 11 von 28 Tonnen verfrachtet habe. Die Oberländer, die von der Fracht nichts verstünden, würden sogar 9–10,5 Mark bieten, und Wagen seien in den letzten acht bis neun Tagen nicht nach Herzogenbusch gekommen.<sup>48</sup>

Wir können diesen knappen Angaben einige wichtige Informationen entnehmen, die das bisher gezeichnete Bild konturieren: Auch für Heringstransporte standen Fluss- und Landroute im direkten Wettbewerb zueinander und die Auswahl des Transportwegs durch den Kaufmann wurde von Fall zu Fall getroffen. Fiel hingegen eine Alternative weg, stiegen die Preise für das einzig verfügbare Transportmittel, im konkreten Fall um mindestens ein Drittel, nämlich von 1 fl. 12 alb., d. h. 6 Mark, die im Kurkölnen Gutachten für die Strecke Dordrecht–Köln genannt sind, auf 8 Mark und mehr, und dass obwohl der Weg von Herzogenbusch nach Köln über die Flussverbindung zwischen Maas und Waal bei Heerewarden<sup>49</sup> eine Tagesreise kürzer war als von Dordrecht. Die Zollabgaben in Gorinchem (Holland) und Zaltbommel (Geldern) entfielen und, auch wenn stattdessen der geldrische Zoll in Heerewaarden zu entrichten war, dürfte der

<sup>47</sup> Vgl. z. B. KUSKE, Quellen II (wie Anm. 7), Nr. 1505 (1498–1500), §§ 1, 5, 19; POHL, Köln (wie Anm. 10), S. 522 ff. (Auswertung der Antwerpener Quellen nach DOEHRD, Études [wie Anm. 10]).

<sup>48</sup> Die Angaben nach KUSKE, Fischhandel (wie Anm. 45), S. 285. Zum Begriffspaar Niederland–Oberland: Karl MEISEN, Niederland und Oberland, in: RheinVjbl. 15/16, 1950/51, S. 417–464, zur Kölner Raumvorstellung: S. 451 ff.

<sup>49</sup> Vgl. dazu: Hendrik J. A. BERENDSEN, Landschappelijk Nederland (Fysische geografie van Nederland), Assen<sup>3</sup>2005, S. 115 f.

Xantener Schiffer bei diesem Preis wohl gut auf seine Kosten gekommen sein, zumal wenn es ihm gelang, an den klevischen Zollstätten für das „fremde“ Kölner Gut eine Veranschlagung von vier Last pro Zolllast durchzusetzen. Wollte der Kaufmann den Preisaufschlag nicht zahlen, konnte er kaum mehr tun als abzuwarten und auf sinkende Frachtraten zu spekulieren, eine durchaus riskante Strategie. Für die Oberländer mit ihrem deutlich längeren Gesamtweg dürfte hingegen der Preisaufschlag für den Abschnitt bis Köln gegenüber dem Risiko der Lieferverzögerung deutlich weniger ins Gewicht gefallen sein. Dies scheint mir eine plausiblere Erklärung für ihre höhere Zahlungsbereitschaft zu sein als eine mangelnde Vertrautheit mit den üblichen Frachtraten.

Beim Vergleich zwischen Fluss- und Landrouten dürfen die unterschiedlichen Transportkapazitäten nicht außer Acht gelassen werden: Die größten Weintransporte auf den Landstraßen zwischen Köln und den Niederlanden beförderten um 1500 bis zu 12 Fuder auf sieben Wagen, die jeweils von vier bis sechs Pferden gezogen und pro Wagen von zwei Knechten begleitet wurden.<sup>50</sup> Bei Heringstransporten finden wir bei Kuske und Doehard oft um die 10 Tonnen, maximal 25 Tonnen für Sendungen über Land.<sup>51</sup> Auf dem Fluss konnte man hingegen z. B. 33 ½ Last, d. h. über 400 Tonnen Hering, oder 48 Fuder Wein auf einmal versenden.<sup>52</sup> Solche Großtransporte waren indes eher die Ausnahme als die Regel; viele Schiffsladungen waren klein genug, um gegebenenfalls auch auf die Straße verfrachtet werden zu können. Eine systematische Auswertung von dichter überlieferten Zollrechnungen, etwa für Köln, Andernach oder die geldrischen Zölle, würde dazu sicher weitere Erkenntnisse bieten.<sup>53</sup>

In welcher Situation nach welchen Kriterien man welches Transportmittel wählte, muss hier offen bleiben und es können nur einige mögliche Aspekte angedeutet werden: Abgesehen vom Volumen bzw. der verfügbaren Kapazität ist der Frachtpreis sicher nicht das alleinige Kriterium gewesen. Auch das Risiko einer Beschlagnahme der Ladung, die dann unter großem Zeit- und Kostenaufwand wieder ausgelöst oder gar ganz abgeschrieben werden musste, dürfte eine erhebliche Rolle gespielt haben. Ein weiterer Faktor war die Saison bzw. die Schnelligkeit am Markt, denn die erzielbaren Preise scheinen für die ersten Lieferungen höher gewesen zu sein.<sup>54</sup>

<sup>50</sup> 1499 wurde bei Roermond ein Transport von 10 Fudern (d. h. wohl mindestens sechs Wagen), 21 Pferden und 14 Fußknechten beschlagnahmt: KUSKE, Quellen II (wie Anm. 7), Nr. 1505 § 29. Zwei Transporte nach Antwerpen umfassten 12 bzw. 11 Fuder Wein auf jeweils sieben Wagen (ebd., § 40). Die Angabe von bis zu sechs Vorspannpferden ist dem Kurkölnener Zollgutachten entnommen.

<sup>51</sup> Vgl. z. B. KUSKE, Quellen II (wie Anm. 7), Nr. 1476 (1497), 1505 (1498–1500).

<sup>52</sup> Vgl. z. B. ebd., Nr. 527 § 236 (1470), 1505 § 17 (1499).

<sup>53</sup> Dabei wäre zu berücksichtigen, dass die Zollrechnungen und -register oft keine Mengenangaben enthalten bzw. Zollfuder statt Handelsfuder notieren (z. B. für die geldrischen Flusszölle, siehe oben, Anm. 12). Für 1483 verteilten sich die Weinzolleinnahmen in Köln von ca. 200.000 alb. auf ca. 1.000 Fahrten. Im arithmetischen Mittel wurden pro Transport ca. 200 alb. verzollt (vgl. JOHN, Rheinzoll [wie Anm. 25], S. 93). Dies entspricht (bei 27 alb./fl. und einem Tarif von 2 fl. 2 Turnosen pro Zollfuder) etwa 7,4 Zollfudern bzw. der doppelten Menge an Handelsfudern. Interessant wäre es, den Median zu ermitteln.

<sup>54</sup> In einem Gutachten kurkölnischer Räte von 1692 über die Situation des Rheinhandels wurde die Termintreue der Fuhrleute als ein erheblicher Wettbewerbsvorteil gegenüber der langsamen, durch schleppende Verzollung behinderten Rheinschiffahrt hervorgehoben. Die Fuhrleute könnten Tag und Stunde (!) der Lieferung am Zielort zusichern. Das Projekt einer schnellen Galeerenflotte auf

## 6. Steigende Zollsätze: Zollinhaber im „Gefangenendilemma“?

Einen sehr wichtigen Faktor im Kostengefüge des Rheinhandels hat der kurkölnische Gutachter bei seinen wortreichen Ausführungen indes wohlweislich verschwiegen, wie stark sich nämlich die Rheinzollbelastung im Großraum Köln gerade am Ende des 15. Jh.s durch neue Zölle in Linz, Köln und Düsseldorf erhöht hatte. In der Spitze wurden 5 fl. mehr pro Zollfuder verlangt.<sup>55</sup> Die Frachtraten stiegen nicht entsprechend: Um 1436 waren es zwischen Ehrenfels und Köln 15–15,5 fl. bei einem nominellen Zollsatz von knapp 18 fl.,<sup>56</sup> 1516 betrug der nominelle Zoll für diesen Abschnitt 18–20 fl., die Frachtraten beliefen sich laut Aussage des Bonner Besehers aber nur noch auf 12–15 fl. Man könne nicht nach der Zollrolle besehen, sondern müsse wegen der Konkurrenz der „Nebenstraßen“ ein Drittel Nachlass gewähren, um den Handel von Wein, Hering und anderen Waren zum Nutzen des Herrn auf dem Rhein zu halten; immer mehr Wagen würden von Antwerpen *stracks* nach Frankfurt fahren.<sup>57</sup> 1531 bezifferte man am hessischen Zoll St. Goar die nominalen Abgaben auf 21 fl., den herkömmlichen Frachttarif auf 16 fl. und den aktuellen Satz auf 12 fl. Der Kaufmann sei nicht mehr wie früher auf den Rhein angewiesen, sondern könne ebenso gut den Landweg wählen:

*es gehe in disen zeiten, so der kaufmann sein whar uber landt fhuren konne und forhin uf dem wasser allein pleiben haben müssen, uf dem Rhein nicht zu wie von alters, und werde der fracht und lon nit so hoch gemacht wie vorzeiten, dieweil der kaufman uber landt und wasser handtiren konne, so wolle er ungezwungen sein.*<sup>58</sup>

Die Angaben aus unterschiedlichen Quellen über die Höhe von Zoll und Fracht und auch über die kostenmäßige Attraktivität des Landverkehrs decken sich also weitgehend.

Stagnierende oder gar sinkende Frachtraten bei gleichzeitig steigenden nominalen Zollsätzen lassen darauf schließen, dass nicht nur das Transportgewerbe die Last trug, sondern auch die Zollinhaber selbst die Erhöhungen anderer Zölle durch Nachlässe an ihren eigenen Zollstätten kompensieren mussten. Wer einen neuen Zoll erlangte, tat

---

dem Rhein mit garantierten Fahrten im Liniendienst ließ sich indes nicht realisieren, vgl. Eberhard GOTHEIN, Rheinische Zollkongresse und Handelsprojekte am Ende des 17. Jahrhunderts, in: Beiträge zur Geschichte vornehmlich Kölns und der Rheinlande. Zum achtzigsten Geburtstag Gustav von Mevissens dargebracht von dem Archiv der Stadt Köln, Köln 1895, S. 361–400, hier S. 366.

<sup>55</sup> Jeweils um (mindestens) 2 fl. pro Zollfuder durch neue Zölle in Linz und in der Stadt Köln, Erhöhung um 1 fl. in Düsseldorf, vgl. PFEIFFER, Transitzölle 1000–1500 (wie Anm. 1), S. 47 (Düsseldorf), 61 (Köln), 63 (Linz) mit Nachweisen. Der Stadtkölner Zoll bestand von 1475–1494.

<sup>56</sup> 18 fl. weniger 1,5 Turnosen, vgl. Friedrich PFEIFFER, Die Rheinzollordnung des Kölner Erzbischofs Dietrich II. von Moers (1414–1463). Edition und Kommentar, in: Landesgeschichte als multidisziplinäre Wissenschaft. Festgabe für Franz Irsigler zum 60. Geburtstag, hg. von Dietrich EBELING et al., Trier 2001, S. 293–306, hier S. 298 und 303.

<sup>57</sup> LAV NRW R AA 0007 Kurköln II Nr. 2600, fol. 1<sup>r</sup>. Der Nachlass kam vermutlich dadurch zustande, dass 12 statt 9 Ohm auf das Zollfuder gerechnet wurden.

<sup>58</sup> DEMANDT, Rheinzollerbe I (wie Anm. 10), Nr. 105/IV, S. 490.

dies wesentlich auf Kosten bestehender Zölle, bildlich gesprochen: Derselbe Kuchen wurde in kleinere Stücke geschnitten. Diese Stücke waren aber keineswegs gleichmäßig. Jeder Zollinhaber befand sich nämlich faktisch in dem aus der wirtschaftswissenschaftlichen Spieltheorie bekannten „Gefangenendilemma“<sup>59</sup>. Diese Theorie beschreibt, wie rationale Entscheidungen aus individueller Perspektive zu einem kollektiv nicht-optimalen Ergebnis führen können. Individuell rational war es für den etablierten Zollinhaber zunächst, den eigenen Zoll weiterhin in unveränderter Höhe einzutreiben, um seine Zolleinnahmen, – es waren die wichtigsten landesherrlichen Einkünfte überhaupt – zu sichern. Handelten allerdings die anderen Zollherren nach der gleichen Maxime, bestand die reale Gefahr, den Rheinhandel durch die in der Summe entstandene übermäßige Belastung nachhaltig zu schädigen. Aus Sicht des Gesamtsystems war es hingegen besser, wenn die Erhöhung der Gesamtbelastung, wenn sie schon nicht rückgängig gemacht werden konnte,<sup>60</sup> durch entsprechende Nachlässe an allen Zollstätten kompensiert wurde.

## 7. Zöllner als Mittler zwischen Zollinhaber und Handel

Wie bereits angesprochen,<sup>61</sup> gab es in der Tat solche gemeinsamen Vereinbarungen der rheinischen Kurfürsten, die eine Balance zwischen der Sicherung ihrer Zolleinkünfte und der Belastbarkeit des Rheinhandels anstrebten. Gleichwohl blieben zwei Probleme: Zum einen waren andere Rheinzollinhaber nicht daran gebunden und zum anderen reagierte dieses System sehr träge. War ein neuer Zoll hinzugekommen oder waren die Frachtraten gesunken, weil der Handel nicht mehr zahlen konnte oder wollte, oder kam gar beides zusammen, dann konnte der *vrechter* nicht erst auf eine offizielle Neuregelung warten, die vielleicht gar nicht die notwendige Entlastung brachte. Schon in einem stabilen System, aber erst recht bei neuem Kosten- oder Preisdruck mussten die Schiffer für jeden Transport an jeder Zollstätte von neuem versuchen, den Ermessensspielraum der Zollbeseher möglichst auszunutzen. Dabei wurde sehr hart verhandelt, viel gejammert, geklagt und geweint, gepfiffen und geschrien, und mitunter sogar zur Gewalt gegriffen.<sup>62</sup> Man beklagte am Mittelrhein insbesondere die rücksichtslose Verzollung an den Pfälzer, Trierer und Mainzer Zöllen, während man am katzenelnbogisch/hessischen Zoll St. Goar und an den Kurkölnener Zöllen Bonn und Linz bewusst mehr Rücksicht auf die Situation

---

<sup>59</sup> Vgl. z. B. Robert AXELROD, *Die Evolution der Kooperation*, München 2009 (zuerst 1984).

<sup>60</sup> Nur beim Stadtkölnener Zoll erfolgte die vollständige Abschaffung. Die Zölle Linz (Kurköln) und Düsseldorf (Berg) verblieben auf dem erhöhten Stand, vgl. Anm. 55.

<sup>61</sup> Vgl. oben, S. 39 bei Anm. 13.

<sup>62</sup> Die Belege über die Verhandlungstaktiken stammen vor allem aus den Verhörprotokollen des Zollpersonals in St. Goar von 1531, vgl. DEMANDT, *Rheinzollerbe I* (wie Anm. 10), Nr. 104. Dass man die Höhe des Zolls verhandelte, war jedoch normal, vgl. oben, Anm. 18. Im Jahr 1480 beschimpfte ein Schiffer den Kölner Beseher und griff ihn tätlich an. Zugrunde lag wohl ein Streit um die Zahlung des gestundeten Zolls. Erstaunlicherweise kam der Schiffer mit einer förmlichen Entschuldigung davon, vgl. JOHN, *Rheinzoll* (wie Anm. 25), S. 39.



der Schiffer nahm.<sup>63</sup> Zur Wahrheit gehört aber auch, dass von den Schiffern über die Bemessung an anderen Zollstätten gelogen wurde, um eine günstigere Veranschlagung zu erreichen.<sup>64</sup> Häufig scheint man damit gedroht zu haben, bei zu hoher Verzollung das Schiffergewerbe ganz aufzugeben und zu Hause zu bleiben.<sup>65</sup> Ein gewisses Maß an Klagen hielt man am Zoll für normal und ignorierte es,<sup>66</sup> doch scheint man die Drohung mit der Geschäftsaufgabe als glaubwürdig eingeschätzt zu haben. Da die Beseher wegen der notwendigen Fachkenntnisse regelmäßig aus dem Schiffergewerbe kamen,<sup>67</sup> konnten sie dessen wirtschaftliche Lage wohl recht gut beurteilen.

Inwieweit Bestechung und Begünstigung eine Rolle gespielt haben, ist naturgemäß kaum nachweisbar, auch wenn es in den landesherrlichen Zollordnungen regelmäßig thematisiert wurde. Der Kölner Erzbischof Dietrich von Moers vermutete in seiner Zollordnung von ca. 1436, dass vor allem der *quade schankpfennig* – das schlimme Trinkgeld – für eine zu großzügige Bemessung verantwortlich war. Nur so konnte er sich erklären, dass die Frachtraten unterhalb der Zollsätze liegen konnten.<sup>68</sup> Eine

---

<sup>63</sup> Kurkölnler Zölle: Laut Aussage des Bonner Besehers in einer Befragung von 1516 beklagten sich die Schiffer vor allem über die Mainzer und Pfälzer Zölle Ehrenfels, Bacharach und Kaub, der Mainzer Zoll Oberlahnstein wird hingegen nicht erwähnt, vgl. Anm. 57. St. Goar: vgl. das Verhörprotokoll von 1531, in dem der Nachgänger Johann Dittelbach aussagte, dass die *armen Leuthe uff den Pfalzgrevischen und Trierischen zollen über die masse germartet* werden würden, DEMANDT, Rhein-zollerbe I (wie Anm. 10), Nr. 105/III, S. 487.

<sup>64</sup> Vgl. z. B. ebd., Nr. 104, S. 397: Pungen Heinrichs Frau habe sich *hoch beklagt* und behauptet, an der vorherigen Zollstätte Boppard nur 1 fl. gezahlt zu haben, tatsächlich waren es laut Register aber 2 fl. 9 alb. Peter von Andernach habe *inen bei mans treuen* zugesagt, dass er in Kaub nicht mehr als 5 Zollfuder verzollt habe, tatsächlich waren es 11 Zollfuder.

<sup>65</sup> Vgl. z. B. DEMANDT, Rhein-zollerbe I (wie Anm. 10), Nr. 104, S. 399: *Johann von Metz beschwerte sich: sei an den anderen orten so hart angegriffen, das er nicht habe wider mogen kommen*. Diese Drohung scheint auch im oben ausführlich besprochenen Kurkölnler Zollgutachten (wie Anm. 28) durch. 1491 berichteten die Zolldiener von Büderich über die desaströsen Folgen einer zu hohen Veranschlagung an den benachbarten kurkölnischen Zöllen. Nachdem man den Kaufleuten die neue Bemessung von 1 ½ Fudern pro Zollfuder mitgeteilt habe, seien sie zu Hause geblieben, weil sie zu diesen Bedingungen weder fahren wollten noch könnten, SCHOLZ-BABISCH, Quellen (wie Anm. 1), Nr. 294. Zwischen Kaufleuten und Schiffern wird, wie häufig in den Klever Zollakten, nicht unterschieden, vgl. z. B. ebd., Nr. 285: *koipman off vrechter*.

<sup>66</sup> Der St. Goarer Beseher Johann von Breisig, war *sein leben lang ein schiffman gewesen*: es käme wohl vor, *daz der ein schrei, der ander flucht, der drit bit und flet, aber man mus sich daran nicht keren*, DEMANDT, Rhein-zollerbe I (wie Anm. 10), Nr. 99/II, S. 380 (1531). Er befand aber auch: die Beseher *halten sie* (die Schiffer) *hart gnug, dan sie schreien oft, fluchen und schelten* (ebd.).

<sup>67</sup> Vgl. die Einschätzung des St. Goarer Zollschreibers von 1531 über die notwendige Qualifikation eines Besehers: *wer nit ein schiffman gewesen sei, der konne nicht taxiren ader anschlagen*, DEMANDT, Rhein-zollerbe I (wie Anm. 10), Nr. 99/I, S. 378. Sowohl der Beseher Johann von Breisig als auch der Nachgänger Johann Dittelbach waren zuvor Schiffer. Symon Druheupt, 1470 als Schiffer bezeugt (KUSKE, Quellen II [wie Anm. 7], Nr. 527 § 23), war 1472 Beseher am pfälzischen Zoll Kaub (Hessisches Hauptstaatsarchiv Wiesbaden [im Folgenden: HHStAW] 22 Nr. U 1665), (vor) 1481 wurde er wegen nicht näher bekannter Unregelmäßigkeiten entlassen und verhaftet (Urfehde: HHStAW 120 Nr. U 99). Ein sehr außergewöhnliches Profil hatte 1493 Symons (direkter?) Nachfolger im Beseheramt Meister Johann, Dr. der Arznei (*der artzenyen doctor*), Arzt der Stadt Frankfurt, HHStAW 360/258 Nr. U 513.

<sup>68</sup> Als weitere Faktoren nannte er Schmuggel und Begünstigung, vgl. PFEIFFER, Rhein-zollordnung (wie Anm. 56), S. 298.

Lohnerhöhung von einem fl. pro Monat sollte den Beseher, an dem *unse naronge unser zolle liget* gegen Bestechung immun machen und wohl auch einen Verdienstausschlag kompensieren.<sup>69</sup> Um Interessenkonflikte zu vermeiden, war dem Zollpersonal die Beteiligung an Handelsgeschäften regelmäßig verboten. Gegenteilige Nachrichten liegen vor, sind allerdings nicht sehr zahlreich.<sup>70</sup> Gleiches gilt für Schmuggel und Zollhinterziehung, die mit der Beschlagnahme der Ware und hohen Strafen verbunden war.<sup>71</sup> Eine genaue Prüfung der Schiffsladung war bei bestimmten Schiffstypen aufgrund beengter Platzverhältnisse kaum möglich, so dass sich die Beseher mit – explizit verbotenen<sup>72</sup> – Schätzungen begnügten. Das Ausladen der Ware war mit großem Aufwand verbunden und daher nur für den Fall vorgesehen, dass der Schiffer auch nach dem Versuch einer gütlichen Einigung mit der Veranschlagung des Besehers absolut nicht einverstanden war.<sup>73</sup> Man hat deshalb an den Rheinzöllen zeitweise die *Loirdannen* bevorzugt, die als einfach gebaute, billige Einweg-Schiffe für den Warentransport stromabwärts weniger Versteckmöglichkeiten boten als z. B. die sogenannten schwarzen Schiffe mit ihrer aufwändigen Bauweise, die den Strom in beide Richtungen befuhren. Schließlich erkannte man aber, dass vor allem die kostenintensiven Schiffstypen diejenigen waren, die Salz und Fisch als Rückfracht verzollten, und hat diese stärker mit Zollnachlässen gefördert.<sup>74</sup>

Wenn die Zollherren Verdacht gegen ihre Zolldiener schöpften, besorgten sie sich die Zollregister der benachbarten Zollstätten und verglichen, wie hoch ein und derselbe Transport jeweils bemessen worden war. Der Kölner Erzbischof ließ eine solche Untersuchung 1492 an seinen niederrheinischen Zöllen Zons, Kaiserswerth und

<sup>69</sup> Vgl. ebd., S. 301 (Zitat), 305 (Lohnerhöhung).

<sup>70</sup> Der Orsoyer Zöllner Wilhelm Inckus war (vor) 1497 mit Wissen des Herzogs von Kleve Teilhaber einer Kölner Handelsgesellschaft (KUSKE, Quellen II [wie Anm. 7], Nr. 1435), die allerdings auch vor seinem Amtsantritt begründet worden sein könnte. Am Kölner Zoll (1475–1494) ist eine Zollbefreiung für den Beseher des kurkölnischen Zolls Zons für 13 Fuder Wein belegt. Hier könnte eine Lieferung für den Erzbischof die Zollfreiheit erklären (vgl. JOHN, Kölner Rheinzoll [wie Anm. 25], S. 33 Anm. 1). Der Kauer Nachgänger Wilhelm von Mondroff versuchte, sich mit Hilfe Kölner Bürger Zollfreiheit für 100 Fuder Wein in St. Goar und an den kurkölnischen Zöllen zu verschaffen. Als dies nur teilweise gelang, schaltete er 1489 den Kauer Amtmann ein, KUSKE, Quellen II (wie Anm. 7), Nr. 1138.

<sup>71</sup> Beispiele: Am klevischen Zoll Lobith deklarierte ein Schiffer 1493 den (zollfreien) Eigenanteil eines Heringstransports, den er im Auftrag eines (zollpflichtigen) Kölner Händlers durchführte, zu hoch. Da explizit erwähnt ist, dass die Verfrachtung gegen einen festen Preis erfolgt war, wollte der Schiffer offenbar seine Marge aufbessern, KUSKE, Quellen II (wie Anm. 7), Nr. 1330. Zollpflichtiges Kölner Gut wurde 1496 am Landzoll in Herzogenbusch durch die Fuhrleute als zollfreies Herzogenbuscher Eigentum deklariert, ebd., Nr. 1410. Der Herzogenbuscher Zöllner wies darauf hin, dass auf Hinterziehung Leibesstrafe (ablösbar mit 60 Royals) stehe. In beiden Fällen wird der Sachverhalt von den Beteiligten unterschiedlich geschildert.

<sup>72</sup> In der Kurkölnen Rheinzollordnung von ca. 1436 heißt es sehr deutlich: *Ouch sullent unse besierre(r) all schiffe, die zo berge off zo dale ko(m)ment, die/ dan geladen hant vyll off wenich, beseen wat sy dan geladen hant in den schiffen ind neit den schiffuden gelouven yren sleechten worden, die sy plege(n)t/ zo sagen upp yre beste, dan unse besierre(er) sall wissen ind neit wenen*, PFEIFFER, Rheinzollordnung (wie Anm. 56), S. 306.

<sup>73</sup> Vgl. z. B. § 10 der Vollzugsordnung zum kurfürstliche Zollbündnis von 1464: F.J. MONE, Die Rheinschiffahrt vom 13. bis 15. Jahrhundert, in: Zs. für die Gesch. des Oberrheins 9, 1858, S. 1–44, hier S. 32.

<sup>74</sup> Vgl. oben, Anm. 33.

Rheinberg durchführen, wobei auffiel, dass der Zonser Beseher etwa ein Viertel bis ein Drittel großzügiger bemessen hatte als seine Kollegen. Der Kaiserswerther Beseher war hingegen besonders streng: Er stand unter Bewährung, weil er nachweislich dreimal 5 Fuder statt wie vorgeschrieben 2 Fuder pro Zollfuder veranschlagt hatte. Der Erzbischof hatte ihn daraufhin entlassen, auf die Fürsprache zahlreicher Freunde hin aber wieder eingestellt.<sup>75</sup> Offensichtlich war er nicht leicht zu ersetzen.

Eine ähnliche, mit sehr großem Aufwand betriebene Untersuchung am hessischen Zoll St. Goar führte 1531 zur Entlassung des Besehers Johann von Breisig, der, wie ein Vergleich mit den Zollregistern der ober- und unterhalb liegenden Zölle Kaub und Boppard zeigte, systematisch viel zu gering veranschlagt hatte. Dieser wies jeden Verdacht der Vorteilmahme von sich, er habe nach bestem Wissen und Gewissen vor Gott angesichts der Armut vieler Schiffer gehandelt, ohne seinem Herrn Unrecht tun zu wollen. Nach Aussage seines Kollegen, des Nachgängers, war dem Beseher durchaus bewusst, dass er sehr viel großzügiger veranschlagte als an den benachbarten Pfälzer und Trierer Zöllen, doch weigerte er sich, in St. Goar entsprechend zu verfahren: Eher wolle er Urlaub nehmen, d. h. seine Stellung aufgeben, als es *den armen leuthen* „unbillig“ abzunehmen.<sup>76</sup> Das Schlüsselwort ist hier „unbillig“ (*unpilch*). Der Beseher glaubte sich im Recht: *domit habe er nit gemeint, m. gn. h. unrecht zu thun*.

Betrachtet man die Motivlage der Zöllner, findet man sie – bei allen Konflikten im Einzelfall der Verzollung – durchgängig als Anwälte der Schiffer und des Rheinhandels, wobei sie ihre Ansichten mit erstaunlichem Nachdruck vertreten. Es ist das Selbstbewusstsein hochbezahlter Experten, das sie zu unermüdlicher Überzeugungsarbeit gegenüber Fürst und Räten motiviert, aber auch zur Eigenmächtigkeit verleitet. Im Ziel der Stabilisierung der tendenziell rückläufigen Zollerträge bestand zweifellos Konsens zwischen Herren und Dienern, über den Weg hingegen nicht. So gibt es im Unterschied zu den Memoranden der Zöllner in den Beratungen der Fürsten und ihrer Räte keine grundsätzliche Berücksichtigung von Kostenargumenten aus der Perspektive des Handels. Vielmehr vertrat man vor allem in Kurköln die strikte Ansicht, dass bestimmte klassische Rheinhandelsgüter wie Wein und Hering generell auch auf den Rhein gehörten, um die Erträge der Rheinzölle zu gewährleisten. Wer solche Waren über Land führte, beeinträchtigte die hergebrachten fürstlichen Privilegien und hatte demnach mit Gegenmaßnahmen zu rechnen.

---

<sup>75</sup> LAV NRW R AA 0007 Kurköln II, Nr. 5245. Ärger bekam ein Beseher aber auch, wenn er zu viel veranschlagte, und der Schiffer sich erfolgreich beim Fürsten beschwerte (ebd., fol. 2<sup>r</sup>). Auch der Herzog von Kleve hatte 1452 die Zollregister seines Zolls Büderich mit denen der kurkölnischen Zölle Kaiserswerth und Zons vergleichen lassen und eine zu niedrige Verzollung in Büderich moniert. Genauere Angaben fehlen. Die Büdericher Zöllner haben sich trotz expliziter Aufforderung lange Zeit einer schriftlichen Stellungnahme verweigert. Der Ausgang des Verfahrens ist nicht bekannt, LAV NRW R AA 0058 Kleve-Mark Akten, Nr. 1011, fol. 3<sup>r</sup>. Dem ehemaligen Kauber Beseher Symon Druheupt wurde 1481 vorgeworfen, *sin gnaden am Beseher ampt zu Cube unnutzlich gedient vnnnd geuerlich vbersehen [zu] haben das sin gnad am selben Zoll zu schaden komen sin solle*, HHStAW 120 Nr. U 99 (siehe auch Anm. 67). Auch hier sind die Hintergründe nicht bekannt.

<sup>76</sup> DEMANDT, Rheinzollerbe (wie Anm. 10), Nr. 105 III, S. 489. Vgl. auch die Aussage des Nachgängers, ebd., S. 487, und oben, Anm. 63.

1486 erhielten kurkölnische und klevische Räte den Auftrag, *eyn manier [zu finden] warby den lantvoirman die straet wat onbehegelych gemact, dardurch de koupman to bet. den strom to bouwen geneygt sein würden*.<sup>77</sup> Über die Fuhrleute sollte also Druck auf die auftraggebenden Kaufleute ausgeübt werden. Sieben Jahre später meinten klevische und kurkölnische Räte, eine geeignete Kombination von Förderung des Rheinhandels und Druck auf den Landverkehr gefunden zu haben. Einerseits sollte eine neue Rheinzollordnung – nicht näher spezifizierte – ermäßigte Abgabensätze festlegen, *damit der schyffman etwas vor sine unkoost haben und den Rinstraum deste bas bouwen moge*. Andererseits wollte man das Straßengeleit für solche Ware aufkündigen, die *van alters uff den Rinstraum gehort*. Ein geheimes Zusatzabkommen sah vor, entsprechende Transporte auf der Landstraße „anzutasten“ und die Ladung durch das Abschlagen der Reife von Wein- und Heringsfässern unbrauchbar zu machen.<sup>78</sup> Ob und inwieweit dieses Vorhaben umgesetzt wurde, muss beim jetzigen Forschungsstand offen bleiben.<sup>79</sup> Es ist gut möglich, dass man den Plan letztendlich doch nicht für zielführend hielt; denn die lange Reihe der Ausführungsbestimmungen lässt klar erkennen, dass man sich der Risiken sehr wohl bewusst war. So wollte man zwar den Landverkehr von Rheinhandelsgütern wie Wein und Hering unterbinden, aber erklärtermaßen die Existenz der Fuhrleute nicht vernichten. Auch die Erträge der eigenen Landzölle hatte man offenbar im Blick, denn auf der Route nach Westen von Köln über den einträglichen kurkölnischen Landzoll Königsdorf<sup>80</sup> sollten keine Zugriffe stattfinden. Man diskutierte, aber verwarf, wie die nachträgliche Streichung der Passage erkennen lässt, auch eine zweite sichere Route für Weintransporte aus Köln oder Neuss in Richtung Roermond oder Lüttich. Offenbar sollten solche Transporte entweder stromabwärts die kurkölnischen und klevischen Rheinzölle passieren, um dann maasaufwärts geführt zu werden, oder den direkten Weg nach Westen über Königsdorf nehmen. Zweifel hatte man auch an der Zuverlässigkeit und der Diskretion der Geheimagenten, die die Zugriffe durchführen sollten. Sie waren sehr sorgfältig auszuwählen und man wollte ihre Kosten erstatten, damit sie nicht die Fuhrleute schädigten oder sich das Kaufmannsgut aneigneten. Zugleich rechnete man mit „Trittbrettfahrern“, die die Unsicherheit der Straßen ausnutzten, und nicht zuletzt damit, dass die beiden Fürsten als wahre Urheber der Übergriffe früher oder später doch erkannt werden würden; für diesen Fall vereinbarte man gegenseitigen Beistand. Es liegt auf der Hand, dass der Handel einen Zusammenhang von verweigertem Geleit und „zufälligen“ Übergriffen sehr schnell hergestellt hätte,

<sup>77</sup> SCHOLZ-BABISCH, Quellen (wie Anm. 1), Nr. 287.

<sup>78</sup> LAV NRW R AA 0007 Kurköln II, Nr. 5219, fol. 4<sup>r</sup>–5<sup>r</sup>. Die Akte ist zitiert bei SCHOLZ-BABISCH, Quellen (wie Anm. 1), S. 245 (Anm. 2 zu Nr. 298), ohne Erwähnung der geplanten Übergriffe auf die Landtransporte (fol. 4<sup>r</sup>). Die Klever Seite legte konkrete Vorschläge des Herzogs zur Bemessung verschiedener Schiffstypen vor (ebd., nach fol. 3<sup>r</sup>), die von Kurkölnischer Seite anscheinend nicht akzeptiert wurden, da sie keinen Eingang in das gemeinsame Konzept (fol. 4<sup>r</sup>–5<sup>r</sup>) fanden.

<sup>79</sup> So geben die bei Kuske publizierten Quellen zum Kölner Handel für die in Frage kommenden Jahre 1493–1495 keine Hinweise auf die tatsächliche Umsetzung des Vorhabens. Wenigstens die mit Frist zum Nikolaustag 1493 vorgesehene Aufsayung des Geleits wäre in der Kölner Überlieferung zu erwarten.

<sup>80</sup> Zu diesem Landzoll vgl. PFEIFFER, Transitzölle 1000–1500 (wie Anm. 1), S. 61 f.

nur beweisbar sollte diese Abschreckungsstrategie möglichst nicht sein: Die Agenten sollten Sorge tragen, *das man neit lichtlich innen werde wer die dait gethain habe*.

Die Zollknechte sahen hingegen den Weg zu höheren Erträgen in der Senkung der Belastung, pointiert wird das zusammengefasst 1492 als klevisches Argument gegenüber Kurköln: Als man vor 20–25 Jahren sowohl in Kleve als auch in Kurköln 4, 5 oder mehr Handelsfuder auf das Zollfuder gerechnet habe, sei an den Zöllen mehr eingekommen als jetzt, mit doppelt so hohen Abgabensätzen, wie man aus den Zollregistern wohl ersehen könne.<sup>81</sup> Ob diese Behauptung in beiden Punkten – Höhe der Einkünfte wie Bemessung – sachlich zutreffend ist, sei dahingestellt, denn den Zollregistern konnte man zwar die Zahl der veranschlagten Zollfuder pro Transport entnehmen, aber regelmäßig eben nicht den Bemessungsschlüssel. Ordnungen mit derart hohen Relationen sind ebenfalls nicht bekannt.

Zuerst in Kleve, später auch in Kurköln, hat sich die Argumentation der Zollknechte langfristig durchgesetzt: 1527 ordnete der Herzog von Kleve offiziell eine Veranschlagung von 4 bzw. 5 Fudern pro Zollfuder an.<sup>82</sup> 1549 gelang dann eine gemeinsame Zollordnung der vereinigten Herzogtümer Jülich-Kleve-Berg und Kurköln, in der diese Bemessung auch auf Kurköln ausgedehnt wurde.<sup>83</sup> Damit war, bis auf Emmerich, der gesamte Rheinabschnitt von Andernach bis Lobith auf etwa 250 (heutigen) Stromkilometern einer einheitlichen Norm unterworfen, die wesentliche Elemente der früheren Vorschläge der Zollknechte aufgriff.

Angesichts der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen von Handel und Transportgewerbe, aber wohl nicht zuletzt auch aufgrund der Hartnäckigkeit der Zöllner, hatten die niederrheinischen Zollherren schließlich die Anpassung der Norm an die Praxis akzeptiert, ein Beispiel für die normative Kraft des Faktischen in der Zollerhebung um 1500.

---

<sup>81</sup> SCHOLZ-BABISCH, Quellen (wie Anm. 1), Nr. 298.

<sup>82</sup> SCHOLZ-BABISCH, Quellen (wie Anm. 1), Nr. 358. Die Relation von 5:1 galt für die Fremden ohne Zollfreiheit. Siehe auch oben, Anm. 12, ähnlich für Geldern 1532 (3–5,5 Fuder pro Zollfuder).

<sup>83</sup> SCHOLZ-BABISCH, Quellen (wie Anm. 1), Nr. 377, S. 307. Der ermäßigte Satz galt für die Hauptsaison der Weintransporte im Herbst, eine Differenzierung nach Zollfreiheitsgrad erfolgte hingegen nicht. Der Anpassungsdruck auf die Zollerhebungspraxis blieb indes bestehen: In der Folge diskutierte man zwischen den beiden Fürstentümern bereits die Notwendigkeit weiterer Ermäßigungen (ebd., S. 308 Anm. 5).



# Infrastruktur, wirtschaftliche Institutionen und Handel zwischen Zuiderzee, IJssel und Rhein, ca. 1250–1550\*

Rudolf A. A. Bosch

## 1. Einleitung

Als 1475 der burgundische Herzog Karl der Kühne ein Importverbot für sämtliche aus der Weinmetropole Köln ausgeführten Weine für alle seine Territorien wegen der von Köln beschlossenen Abgaben für Weine ausrief, die in die burgundischen Niederlande transportiert wurden, beklagten sich die Städte von Nimwegen, Zutphen und Arnheim bei ihrem neuen Landesherrn. Sie baten, ihnen trotz dieses Importverbots zu erlauben, weiterhin Weine aus Köln transportieren zu dürfen, weil eben dieses Verbot das Fundament des Handels der geldrischen Städte, nämlich den Flusshandel, erheblich untergraben würde. Und auch 1543, als das Herzogtum Geldern nach einem jahrelangen Streit durch Kaiser Karl V. erobert und schließlich in den Länderkomplex der habsburgischen Niederlande integriert wurde, ließen die geldrischen Städte, wie die overijsselschen Städte 1528, ihre Hanseprivilegien bestätigen, vor allem in Bezug auf ihre Handelsinteressen im Niederrheingebiet.<sup>1</sup>

Wie das oben erwähnte Beispiel zeigt, wurde die wirtschaftliche Stellung der Städte im IJssel- und Niederrheinraum vor allem durch ihre Beteiligung am Flusshandel definiert. Und wie schon unter anderem von Franz Irsigler, Raymond Van Uytven und Job Weststrate erwähnt, war der Weinhandel zwischen dem Weinstapel Köln und dem Stapel von Dordrecht das Fundament des Warenaustausches über den Rhein und die Waal zwischen der atlantischen Küste Flanderns, Hollands und weiter entfernten wirtschaftlichen Regionen wie England, Skandinavien und den norddeutschen Hansestädten einerseits und der tiefer im Inland des Deutschen Reiches gelegenen wirtschaftlichen Regionen andererseits.<sup>2</sup>

---

\* Überarbeitete und erweiterte Fassung meines Vortrags, den ich am 6.6.2017 bei der 133. Pflingsttagung des Hansischen Geschichtsvereins in Duisburg gehalten habe.

<sup>1</sup> Frank KEVERLING BUISMAN, *Het Tractaat van Venlo*, 12 september 1543. Inhoud, ratificatie en overlevering, in: *Verdrag en Tractaat van Venlo. Herdenkingsbundel, 1543–1993*, hg. von DEMS. et al. (Werken Gelre 43), Hilversum 1993, S. 251 und 264 f.

<sup>2</sup> Franz IRSIGLER, *Kölner Wirtschaft im Spätmittelalter*, in: *Zwei Jahrtausende Kölner Wirtschaft*, Bd. 1: Von den Anfängen bis zum Ende des 17. Jahrhunderts, hg. von Hermann KELLENBENZ, Köln 1975, S. 217–319; Raymond VAN UYTVEN, *Die Bedeutung des Kölner Weinmarktes im 15. Jahrhundert*, in: *RheinVjbl.* 30, 1965, S. 234–252; Job WESTSTRATE, *In het kielzog van moderne markten. Handel en scheepvaart op de Rijn, Waal en IJssel, ca. 1360–1560 (Middeleeuwse studies en bronnen 113)*, Hilversum 2008.

Seit dem 13. Jh. entwickelten sich zahlreiche kleinere Städte entlang der wichtigen Wasserwege, was zu einer erheblichen Verdichtung der Städtetzwerke in den sich entwickelnden landesherrlichen niederrheinischen Territorien führte.<sup>3</sup> Diese Städte hatten eine wichtige Funktion als sekundäre Absatzmärkte, funktionierten aber auch als Scharniere zwischen dem lokalen Umland und den Handelsströmen, die die größeren ‚gateway-cities‘ miteinander verknüpften.<sup>4</sup> In dem vorliegenden Beitrag wird erstmalig untersucht, wie diese Städte im IJssel-, Zuiderzee- und Rheinraum versucht haben, über die Einrichtung ihrer innerstädtischen physischen und institutionellen Infrastruktur die städtische Wirtschaft und ihre wirtschaftlichen Interessen mit den größeren Handelsströmen über Rhein, Waal und IJssel zu verknüpfen. Die infrastrukturellen und institutionellen Rahmenbedingungen des spätmittelalterlichen Handels in den IJssel-, Zuiderzee- und niederrheinischen Städten wurden sowohl von Landesherrn als auch den städtischen politischen Eliten und Behörden geprägt, unterhalten und kontrolliert. Dies war ein komplexes Zusammenspiel von vielerlei Faktoren, die in diesem Beitrag unmöglich in ihrer gesamten Dimension thematisiert werden können.

## 2. Flusshandel und Handelsinteressen

Die älteste Zollrechnung des Zolls zu Lobith zeigt, dass Kaufleute aus Zutphen und Arnheim schon 1306 sehr aktiv am Flusshandel beteiligt waren.<sup>5</sup> Wein, Tuche und Salz waren wichtige Handelsgüter, die von ostniederländischen Kaufleuten als Exportladung zu den Schonenschen Jahrmärkten transportiert wurden.<sup>6</sup> In beiden Städten regierten städtische Oligarchien, und gerade die Familien aus der sozialen und politischen Oberschicht waren – wie auch in Köln – im Fluss- und vor allem im Weinhandel tätig.<sup>7</sup> Das trifft sicherlich auch auf Nimwegen zu, dessen Kaufleute am Ende des 14. und Anfang des 15. Jh.s den Weinhandel über die Waal nach Dordrecht

---

<sup>3</sup> Edith ENNEN, Grundzüge des niederrheinländischen Städtewesens im Spätmittelalter (1350–1550), in: Soziale und wirtschaftliche Bindungen im Mittelalter am Niederrhein. Referate der 1. Niederrhein-Tagung des Arbeitskreises niederrheinischer Kommunalarchivare (10.–11. Oktober 1980), hg. von Edith ENNEN, Klaus FLINK (Klever Archiv 3), Kleve 1981, S. 55–94; siehe für die städtische Entwicklung in der Grafschaft (seit 1339 Herzogtum) Geldern Bert THISSEN, Klaus FLINK, De Gelderse steden in de middeleeuwen – data en feiten, aspecten en suggesties, in: Het hertogdom Gelre. Geschiedenis, kunst en cultuur tussen Maas, Rijn en IJssel, hg. von Meindert EVERS et al., Utrecht 2003, S. 207–245.

<sup>4</sup> WESTSTRATE, Kielzog (wie Anm. 2), S. 26 f.; zur städtischen Netzwerktheorie siehe vor allem Paul HOHENBERG, Lynn Hollen LEES, The making of urban Europe, 1000–1994, Cambridge 1995.

<sup>5</sup> Wybe Jappe ALBERTS, Het Rijnverkeer bij Lobith anno 1306, Zutphen 1986.

<sup>6</sup> WESTSTRATE, Kielzog (wie Anm. 2), S. 71–81 und 100–106.

<sup>7</sup> Siehe für Arnheim Cees VERKERK, Coullissen van de macht. Een sociaal-institutionele studie betreffende de samenstelling van het bestuur van Arnheim in de middeleeuwen en een bijdrage tot de studie van stedelijke elitevorming (Werken Gelre 42), Hilversum 1993; siehe auch Rudolf BOSCH, Stedelijke macht tussen overvloed en stagnatie. Stadsfinanciën, sociaal-politieke structuren en economie in het hertogdom Gelre, ca. 1350–1550 (Werken Gelre 62), Hilversum 2019, S. 159–162 und S. 180–190; Städtische Führungsgruppen und Gemeinde in der werdenden Neuzeit, hg. von Wilfried EHBRECHT (Städteforschung A9), Köln 1980.



dominierten.<sup>8</sup> Die Verknüpfung der geldrischen Städte mit den Handelsströmen zwischen den älteren und größeren Handelsstädten und die lokale wirtschaftliche Infrastruktur unterlagen einem Prozess, der schon bedeutend früher und unabhängig von der Hanse stattgefunden hatte. Die organische Entwicklung der wirtschaftlichen Institutionen und lokalen Infrastruktur war ein dauerndes Wechselspiel geographischer, sozialer, politischer, wirtschaftlicher und technischer Faktoren:

Lokale Interessen – eng verbunden mit den Interessen der politisch-sozialen Eliten – prägten die Wirtschaftspolitik und damit auch die wirtschaftliche Infrastruktur dieser Städte. Nur wenn diese durch gemeinsames Handeln kollektiv gefördert werden konnten, war gemeinsames Auftreten – z. B. im Hanseverband – erforderlich.

Die Charakterisierung dieser Region als stark integrierte und zusammenhängende wirtschaftliche Region innerhalb des Hansegebietes wurde schon 1961 von Franz Petri beschrieben, wurde aber in den letzten Jahrzehnten von Bert Looper und Job Weststrate weiter erforscht und nuanciert.<sup>9</sup> Bert Looper hat gezeigt, dass die IJsselstädte, nämlich Deventer, Kampen, Zwolle, Zutphen und Doesburg, zu denen man auch Harderwijk und Elburg entlang der östlichen Küste der Zuiderzee und vielleicht auch noch Arnheim rechnen kann, einen hohen Grad von Komplementarität besaßen.<sup>10</sup> Obwohl ihre Interessen innerhalb des Handelssystems der Hanse manchmal zusammenfielen, klafften die lokalen Interessen bisweilen weit auseinander. Während Deventer, Kampen, Harderwijk und Zutphen schon seit der zweiten Hälfte des 13. Jh.s Handelsbeziehungen mit Bergen unterhielten und die Jahrmärkte auf Schonen besuchten, waren Nimwegen, Arnheim und auch Zutphen vor allem im Flusshandel aktiv. In den letzten Jahren haben unter anderem Volker Henn und Job Weststrate die Position der IJssel- und Zuiderseestädte in der Peripherie der Hanse untersucht.<sup>11</sup>

Die Regionalisierung der Hanse im 15. Jh. und die Entstehung der sogenannten Quartiere war eine entscheidende Phase für die wirtschaftliche Positionierung des ostniederländischen und niederrheinischen Raums als wirtschaftliche Transitregion zwischen der Hanse und Holland. Als 1447 die overijsselschen, geldrischen, westfälischen und niederrheinischen Städte sich im Kölner Quartier organisierten, war klar, dass die ostniederländischen Städte ihre wirtschaftlichen Interessen und ihre politischen

<sup>8</sup> WESTSTRATE, Kielzog (wie Anm. 2), S. 75–81 und 119 f.

<sup>9</sup> Franz PETRI, Die Stellung der Südersee- und IJsselstädte im flandrisch-hansischen Raum, in: HGBll. 79, 1961, S. 34–57; Bert LOOPER, ‚Bottom-up economies‘ in the IJsselregion. Towards a microeconomic approach, in: *The German Hanse in past & present Europe. A medieval league as a model for modern interregional cooperation?*, hg. von Hanno BRAND, Groningen 2007, S. 177–195; Job WESTSTRATE, Abgrenzung durch Aufnahme. Zur Eingliederung der süderseeischen Städte in die Hanse, ca. 1360–1450, in: HGBll. 121, 2003, S. 13–40.

<sup>10</sup> LOOPER, Bottom-up economies (wie Anm. 9), S. 195; DERS., De Nederlandse Hanzesteden: scharnieren in de Europese economie 1250–1550, in: *Koggen, kooplieden en kantoren. De Hanze, een praktisch netwerk*, hg. von Hanno BRAND, Egge KNOL (Groninger Hanzestudies 4), Hilversum 2009, S. 109–123.

<sup>11</sup> Volker HENN, „... de alle tyd wedderwartigen Suederseeschen stedere“. Zur Integration des niederrheinisch-ostniederländischen Raumes in die Hanse, in: HGBll. 112, 1994, S. 39–56; WESTSTRATE, Abgrenzung (wie Anm. 9).

Netzwerke vor allem mit dem Niederrheingebiet und Westfalen verbinden wollten.<sup>12</sup> Wirtschaftspolitische und diplomatische Konsensbildung innerhalb der Hanse wurde seitdem immer mehr auf regionaler Ebene praktiziert. Die gemeinsamen Interessen wurden schon 1447 deutlich, als die niederrheinischen Städte gemeinsam gegen die Erhöhung des Schoßgeldes für den Handel mit Flandern zugunsten des Hansekantors in Brügge protestierten. Außerdem waren sie gegen die Bemühungen, das Brügger Kontor nach Antwerpen zu verlagern, wobei die Interessen der wendischen Hansestädte und der Städte im Kölner Quartier weit auseinanderklafften und manchmal sogar zu Konflikten führten.<sup>13</sup> Gleiche Interessenkonflikte spielten eine Rolle im Streit um 1470 bezüglich der Zahlung des Schoßgeldes und der Frage, ob der Stapel für holländisches Laken in Brügge oder in Deventer positioniert werden müsse. Kampen, Zwolle, Elburg, Harderwijk, Nimwegen, Arnheim, Zutphen, Doesburg und viele westfälische und niederrheinische Städte schlugen sich auf die Seite von Deventer, weil die Maßnahmen zur Erhaltung des Stapels in Brügge die Städte an der westlichen Grenze des Hansegebietes benachteiligte.<sup>14</sup>

### 3. Jahrmärkte als wirtschaftliche Institutionen in der Rhein-IJssel-Region

Die Bedeutung von regionalen Jahrmärkten als wichtige institutionelle Strukturen des spätmittelalterlichen Handels ist in den letzten Jahrzehnten unter dem Einfluss der ‚New Institutional Economics‘ (NIE) erneut betont worden. Der englische Historiker Stephan Epstein hat zum Beispiel gezeigt, dass die Entwicklung von lokalen und regionalen Märkten nicht unbedingt als konservative institutionelle Lösung für wirtschaftliche Stagnation, sondern eher als eine institutionelle Reaktion zur Spezialisierung des Handels auf die wirtschaftlichen Konsequenzen der demografischen Krise des Spätmittelalters zu sehen ist.<sup>15</sup> Schon Bert Looper hat gezeigt, dass das Phänomen der Jahrmärkte im ostniederländischen Raum vor allem das hohe Maß an Flexibilität der regionalen wirtschaftlichen Institutionen zeigt, um – trotz politischer Abgrenzung des Hanseraumes und territorialen Konflikten zwischen Burgund, Geldern, Kleve, Köln und dem Stift Utrecht – den Warenaustausch zwischen den

---

<sup>12</sup> Volker HENN, Die Städte an Zuiderzee und IJssel auf den Hansetagen, in: HGBll. 135, 2017, S. 185–219, hier S. 199–201; DERS., *Suederseeischen stedere* (wie Anm. 11), S. 53–55; WESTSTRATE, Abgrenzung (wie Anm. 9), S. 38; Carles RADDATZ, Wesels Stellung in der Organisation des Kölner Drittels und seine Bedeutung als Tagungsort, in: „Zu Allen theilen inß mittel gelegen“. Wesel und die Hanse an Rhein, IJssel & Lippe, hg. von Jutta PRIEUR, Werner ARAND, Wesel 1991, S. 33–47, hier S. 33–36.

<sup>13</sup> HENN, Städte (wie Anm. 11), S. 53–55; WESTSTRATE, Kielzog (wie Anm. 2), S. 44–46.

<sup>14</sup> WESTSTRATE, Kielzog (wie Anm. 2), S. 46; Bert LOOPER, Holland, die IJssel und die Hanse. Jahrmärkte als Brücken und Barrieren, in: HGBll. 112, 1994, S. 1–11, hier S. 6–8; HR II,5, 265, 356 § 49 und § 59–§ 107.

<sup>15</sup> Stephan EPSTEIN, *Freedom and growth. The rise of states and markets in Europe, 1300–1750* (Routledge explorations in economic history 17), London u. a. 2000, S. 87 f.; DERS., Regional fairs, institutional innovation and economic growth in late medieval Europe, in: *EcHistRev.* 47, 1994, S. 459–482.

burgundischen Niederlanden und dem ostniederländischen und niederrheinischen Wirtschaftsraum weiterhin den Gegebenheiten anpassen zu können.<sup>16</sup>

Die Stapelrechte Kölns und Dordrechts grenzten die Niederrhein-Region über institutionellen Zwang deutlich ab.<sup>17</sup> Köln war im Laufe des 15. Jh.s sogar in der Position, um – zugunsten der Versorgung der 40.000 Einwohner – den Stapelzwang für Wein und Fisch auf fast alle Lebensmittel zu erweitern. Ebenso gilt, dass Köln versuchte, seine Verordnungen über Qualität, Maße und Gewichte – man denke nur an die universelle Benutzung und Anerkennung der Kölner Ritzung im Weinhandel für die Kontrolle der Qualität und Füllmengen der Weinfässer oder die Maßnahmen zur Sicherstellung der Qualität der transportierten Gütern, vor allem Fisch – im ganzen niederländischen Raum zu erzwingen.<sup>18</sup>

Deventer war bis ins 16. Jh. das wirtschaftliche Zentrum in der IJssel-Region: In der „Stadt der Jahrmärkte“ trafen sich während der fünf interregional orientierten Jahrmärkte Kaufleute aus Holland, den IJsselstädten, Köln und aus vielen niederrheinischen und westfälischen Städten.<sup>19</sup> Schon James Murray und Job Weststrate haben darauf hingewiesen, dass die lokale Infrastruktur von großer Bedeutung für den Erfolg der innerhalb der Stadt organisierten Märkte war.<sup>20</sup> Nicht nur die rechtliche und institutionelle Infrastruktur (der Gebrauch des Marktgeleits und Marktfriedens) war wichtig, sondern auch die physische Infrastruktur Deventers war auf den Jahrmarkthandel ausgerichtet: der zentrale Marktplatz, ‚de Brink‘, war das Zentrum des Jahrmarkthandels, während der Tuchhandel im Gewandhaus neben dem Rathaus stattfand.<sup>21</sup> Diese Situation war aber nicht einzigartig: Auch kleinere Marktstädte wie Arnheim, Zutphen, Doesburg und Harderwijk verfügten über (mehrere) Marktplätze, Laken- und Waagegebäude, Wechselfazilitäten und eine seit dem 13. Jh. immer weitergeführte institutionelle Infrastruktur, damit Kaufleute geschützt

<sup>16</sup> LOOPER, Jahrmärkte (wie Anm. 14), S. 1–3; DERS., Nederlandse Hanzesteden (wie Anm. 10), S. 112 f.

<sup>17</sup> Zum Stapel von Dordrecht siehe Dieter SEIFERT, Der Streit um den Dordrechter Stapel. Wesel, der Niederrhein und Holland in der Mitte des 15. Jahrhunderts, in: „Zu Allen theilen inß mittel gelegen“ (wie Anm. 12), S. 116–134.

<sup>18</sup> Zum Gebrauch der Kölner Ritzung siehe Klaus MILITZER, Handel und Vertrieb rheinischer und elsässischer Weine über Köln im Spätmittelalter, in: Weinbau, Weinhandel und Weinkultur. Sechstes Alzeier Kolloquium, hg. von Alois GERLICH (Geschichtliche Landeskunde 40), Stuttgart 1993, S. 165–185; VAN UYTVEN, Bedeutung (wie Anm. 2), S. 242. Zur Regulierung und Normalisierung des Fischhandels durch Köln siehe Bruno KUSKE, Der Kölner Fischhandel vom 14.–17. Jahrhundert, in: Westdeutsche Zeitschrift für Geschichte und Kunst 24, 1905, S. 227–313.

<sup>19</sup> Zeger W. SNELLER, Deventer, die Stadt der Jahrmärkte (Pfungstblätter des Hansischen Geschichtsvereins 25), Weimar 1936; WESTSTRATE, Kielzog (wie Anm. 2); DERS., De marktpositie van Deventer van de veertiende eeuw tot het begin van de Opstand, in: Bourgondië voorbij. De Nederlanden 1250–1650. Liber alumnorum Wim Blockmans, hg. von Mario DAMEN, Louis SICKING (Middelleeuwse studies en bronnen 123), Hilversum 2010, S. 263–277.

<sup>20</sup> WESTSTRATE, Kielzog, (wie Anm. 2), S. 170–176.

<sup>21</sup> Christiaan Henk SLECHTE, Geschiedenis van Deventer I: oorsprong en middeleeuwen, Zutphen 2010, S. 225.

und der Markthandel reguliert wurden.<sup>22</sup> Trotzdem bevorzugten holländische und niederrheinische Kaufleute Deventer bis ins 16. Jh. als wichtigstes Jahrmarktzentrum des IJsselgebietes. Sicherlich haben Tradition und institutionelle Pfadabhängigkeit (path-dependency) eine wichtige Rolle gespielt, aber auch die ständige Anwesenheit von auswärtigen Kaufleuten sowie ein reiches Warenangebot und Nachfrage haben die Position Deventers unterstützt.<sup>23</sup>

Wie Jeroen Benders schon gezeigt hat, entwickelte sich innerhalb des Herzogtums Geldern ab dem 14. Jh. ein integriertes Jahrmarktsystem, das vor allem auf dem Niveau der vier Quartiere ein hohes Maß von Zusammenhang erreichte.<sup>24</sup> Auffallend dabei ist, dass innerhalb dieses Systems die Hauptstädte Arnheim und Zutphen nicht nur die meisten Jahrmärkte innerhalb ihrer Mauern organisieren durften, sondern dass auch die Daten der Jahrmärkte in den kleineren Städten des Quartiers auf die Jahrmarktdaten der Hauptstadt abgestimmt waren. Der Versuch der geldrischen Grafen und Herzöge scheiterte, Zutphen zunächst im Zuge des politischen Kampfs gegen Utrecht Ende des 12. Jh.s mittels der Verleihung des Stadtrechts, was auch als Schachzug der Grafen im wirtschaftlichen Konkurrenzstreit mit dem alten *portus* Deventer zu begreifen ist, und dann durch das Zugeständnis mehrerer Jahrmärkte (1420 und 1465) mit Deventer konkurrieren zu lassen.<sup>25</sup>

In den Jahren 1463–1465 führten Beschwerden von Köln und Deventer über die Qualität der holländischen Butter und Täuschungen bezüglich der Gewichtsangaben der Tonnen, die auf den Deventer Jahrmärkten verkauft wurden, zum Boykott letzterer durch holländische Kaufleute.<sup>26</sup> Als diese alternative Marktorte suchten und Harderwijk wegen seiner ungünstigen Lage hinsichtlich der traditionellen Handelswege über die Flüsse nach einem Jahr als Alternative wegfiel, war es Herzog Arnold von Geldern, der Zutphen 1464 vier neue Jahrmärkte verlieh und damit versuchte, die wirtschaftliche Position Zutphens Deventer gegenüber zu stärken.<sup>27</sup> Tatsächlich zeigen die Rekorderinnahmen Zutphens aus Waage und Weggeld, dass 1465 die holländischen Kaufleute in Zutphen eintrafen, um ihre Geschäfte mit den

---

<sup>22</sup> Für Arnheim siehe Jeroen BENDERS, Rudolf BOSCH, *Samenleving en economie circa 1300–1550, in: Arnheim tot 1700*, hg. von Frank KEVERLING BUISMAN, Arnheim 2008, S. 170–175; für Zutphen siehe Remi VAN SCHAIK, *Zutphens geschiedenis: van de elfde tot het einde van de zestiende eeuw*, in: *Zutphens geschiedenis*, hg. von Willem FRIJHOFF, Zutphen 1989, S. 48–83.

<sup>23</sup> Klaus MILITZER, *Kölns Beziehungen zu den Städten an der Zuiderzee*, in: *HGBll.* 135, 2017, S. 221–233, hier S. 226.

<sup>24</sup> Jeroen BENDERS, *Item instituimus ibidem singulis annis nundinas*. Fairs in the principality of Guelders, 1294–1543, in: *Fiere e mercati nella integrazione delle economie europee: secc. XIII–XVIII*. Atti della „Trentaduesima Settimana di Studi“ 8–12 maggio 2000, hg. von Simonetta CAVACIOCCHI (Pubblicazioni. Istituto Internazionale di Storia Economica F. Datini, Prato 2/32), Firenze 2001, S. 654–667.

<sup>25</sup> Volker HENN, *Mißglückte Messegründungen des 14. und 15. Jahrhunderts*, in: *Europäische Messen und Märktesysteme in Mittelalter und Neuzeit*, hg. von Peter JOHANEK, Heinz STOOB (Städteforschung A 39), Köln u. a. 1996, S. 205–222; siehe auch BENDERS, *Fairs* (wie Anm. 24), S. 655–656; WESTSTRATE, *Marktpositie* (wie Anm. 19), S. 269 f.

<sup>26</sup> WESTSTRATE, *Kielzog* (wie Anm. 2), S. 161–169.

<sup>27</sup> Die Daten für diese neue Jahrmärkte in Zutphen stimmten überein mit den Jahrmarktdaten der Deventer Jahrmärkte; vgl. BENDERS, *Fairs* (wie Anm. 24), S. 657.

niederrheinischen Kaufleuten weiterführen zu können.<sup>28</sup> Ein Teil der Kaufleute hatte versucht, die von Deventer als Vergeltungsmaßnahme eingesetzte Blockade der IJssel über Harderwijk zu umgehen: Genau in diesem Jahr zeigen die Einkünfte der Landzölle bei Harderwijk und Beekbergen (auf der Veluwe zwischen Harderwijk und Zutphen) eine große Zunahme.<sup>29</sup>

Der Jahrmarkthandel Zutphens war letztendlich vor allem darauf gerichtet, von dem Erfolg Deventers mitprofitieren zu können, und damit die Funktion als regionales Versorgungszentrum aufrecht zu erhalten. Auch 1522, kurz nachdem geldrische Truppen Deventer erobert hatten, versuchte Herzog Karl von Egmond über die Zustimmung für zwei weitere Jahrmärkte die wirtschaftliche Position von Zutphen zu stärken. Auch dieser Versuch scheiterte: Obwohl in den zwanziger Jahren des 16. Jh.s wegen des geldrischen Krieges in Overijssel die Einkünfte der Stadtwaage und die Marktzölle in Deventer kurzfristig einbrachen, stiegen sie im zweiten Quartal des 16. Jh.s wieder.<sup>30</sup> Jedoch war der wirtschaftliche Rückgang Zutphens auch im 16. Jh. nicht aufzuhalten. Die schwere Finanzkrise Zutphens am Ende des 15. und Anfang des 16. Jh.s ist dabei nur ein Beispiel von vielen.<sup>31</sup>

Obwohl Zutphen im 15. Jh. die meisten Jahrmärkte organisieren durfte, um die Konkurrenz mit Deventer aufrecht zu halten, war Zutphen als „geldrisches Jahrmarktzentrum“ am Anfang des 14. Jh.s Arnheim deutlich unterlegen. Arnheim war Ende des 13. Jh.s mit drei Jahrmärkten das wichtigste Jahrmarktzentrum der Grafschaft Geldern, was die verhältnismäßig hohen Einnahmen aus den landesherrlichen Marktzöllen in Arnheim in 1295 zeigen.<sup>32</sup> Die drei schon 1240 erwähnten Jahrmärkte wurden anfänglich auf einem Marktplatz neben der Kommanderie St. Jan in der Nähe des nördlichen St. Janstors gehalten, bevor im 13. Jh. ein neuer Marktplatz im Norden der Stadt entstand.<sup>33</sup> Hier war vor allem der regionale Tuchhandel von großer Bedeutung, was zum Ausdruck kommt in der Existenz eines landesherrlichen und eines städtischen Gewandhauses. Das städtische Gewandhaus, 1330 zum ersten Mal in den Quellen erwähnt, befand sich am alten Marktplatz in der Nähe des Rathauses, während das landesherrliche Gewandhaus sich sicherlich seit 1388 am

<sup>28</sup> BOSCH, *Stedelijke macht* (wie Anm. 7) S. 354 f.; Willem KUPPERS, Remi VAN SCHAÏK, *Levensstandaard en stedelijke economie te Zutphen in de 15<sup>de</sup> en 16<sup>e</sup> eeuw*, in: *Bijdragen en mededelingen Gelre* 72, 1981, S. 1–45, hier S. 32.

<sup>29</sup> BOSCH, *Stedelijke macht* (wie Anm. 7), S. 170–172; WESTSTRATE, *Kielzog* (wie Anm. 2), S. 168.

<sup>30</sup> Vgl. WESTSTRATE, *Marktpositie* (wie Anm. 19), S. 271–276; HENN, *Messegründungen* (wie Anm. 25), S. 207 f.; siehe für die Messegründungen in Zutphen auch BENDERS, *Fairs* (wie Anm. 24), S. 657 und VAN SCHAÏK, *Zutphens geschiedenis* (wie Anm. 22), S. 62.

<sup>31</sup> BOSCH, *Stedelijke macht* (wie Anm. 7), S. 502–515; Remi VAN SCHAÏK, *The sale of annuities and financial politics in a town in the Eastern Netherlands: Zutphen 1400–1600*, in: *Urban public debts. Urban government and the market for annuities in Western Europe (14<sup>th</sup>–18<sup>th</sup> centuries)*, hg. von Marc BOONE et al. (*Studies in European urban history* 3), Turnhout 2003, S. 109–126. Für den wirtschaftlichen Niedergang Zutphens im 16. Jh. siehe VAN SCHAÏK, *Zutphens geschiedenis* (wie Anm. 22), S. 63 f.

<sup>32</sup> BOSCH, *Stedelijke macht* (wie Anm. 7), S. 168 f.; Lodewijk S. MEIUIZEN, *De rekening betreffende het graafschap Gelre 1294–1295* (*Werken Gelre* 26), Arnheim 1953, S. 79.

<sup>33</sup> Jan VERHAGEN, Ronald WIENTJES, *De vroegste ontwikkeling*, in: *Arnhem tot 1700* (wie Anm. 22), S. 19–41, hier S. 36 f.

Neuen Marktplatz befand. Die landesherrlichen Rechnungen zeigen, dass am Ende des 14. und Anfang des 15. Jh.s vor allem Tuchhändler aus den Produktionszentren des geldrischen Oberquartiers, Goch, Roermond und Grave, auf den Jahrmärkten Arnheims aktiv waren.<sup>34</sup>

Neben den zwei Markthallen standen an diesem Neuen Marktplatz zehn Tavernen. Laut einer Bestätigung von 1355 hatten diese landesherrlichen Tavernen das Monopol auf den Weinzapf während der Wochen, in denen die Jahrmärkte stattfanden.<sup>35</sup> Auch der Umschlagplatz für Getreide und die landesherrliche Münzstätte waren in der Nähe dieses neuen Marktplatzes situiert. Dieses Beispiel aus Arnheim zeigt sehr gut, wie interregionale und lokale Handelsströme auch räumlich innerhalb der Stadt deutlich getrennt wurden.<sup>36</sup> Erst im 15. Jh. besuchten auch Tuchhändler aus Leiden, Amsterdam und Haarlem die Arnheimer Jahrmärkte und zogen die Kaufleute aus dem geldrischen Oberquartier sich aus dem Handel auf den Arnheimer Jahrmärkten zurück.<sup>37</sup> Dass die Kapazität des herzoglichen Gewandhauses trotzdem nicht ausreichte, kann daraus abgeleitet werden, dass der landesherrliche Rentmeister am Anfang des 15. Jh. mehrere Häuser in der Stadt mietete, um den holländischen Kaufleuten Unterkunft zu bieten.<sup>38</sup> Auffällig ist auch, dass die lokale Produktion von Tuchen gerade zum gleichen Zeitpunkt stagnierte: Im Jahre 1417 verschwinden die Einkünfte aus dem städtischen Gewandhaus endgültig aus den Stadtrechnungen, [...] *want 't gewanhuus ledich steet*. Es wurde nicht mehr von den lokalen Händlern benutzt.<sup>39</sup> Einige Jahre später wurde dieses Gewandhaus zur Stadtschule umgebaut. Die Neuorientierung der Stadt im Tuchhandel kann auch abgeleitet werden aus der Tatsache, dass laut den Stadtrechnungen ab dem zweiten Jahrzehnt des 15. Jh.s das Laken für Lakenspenden an die ärmsten Einwohner nicht mehr auf den Arnheimer Jahrmärkten, sondern auf den Deventer und sogar den Doesburger Jahrmärkten eingekauft wurde.<sup>40</sup>

---

<sup>34</sup> BENDERS/BOSCH, Samenleving en economie (wie Anm. 22), S. 156–187.

<sup>35</sup> BOSCH, Stedelijke macht (wie Anm. 7), S. 406; Gelders Archief (im Folgenden: GldA), Oud-Archief Arnhem, inv. nr. 1059.

<sup>36</sup> Die deutliche geografische Trennung wirtschaftlicher Funktionen innerhalb der Morphologie spätmittelalterlicher Städte wird auch von Peter Stabel an Hand der flämischen Städte thematisiert; siehe Peter STABEL, Markets in the cities of the late medieval Low Countries: retail, commercial exchange and socio-cultural display, in: Fiere e mercati (wie Anm. 24), S. 797–817.

<sup>37</sup> BENDERS/BOSCH, Samenleving en economie (wie Anm. 22), S. 174 f.

<sup>38</sup> Siehe z. B. GldA, Hertogelijk archief inv. nr. 233, fol. 35r.: *Gegeven van Nenneken Lubberts huse te hueren t'Arnhem t[e] Sente Katherinenmisse ende in Palmenmarct, dair die van Grave in plegen te stain mit oiren gewande*.

<sup>39</sup> De stadsrekeningen van Arnhem, Bd. 3: 1402–1420, hg. von Wybe Jappe ALBERTS (Teksten en documenten 11), Groningen 1971 (im Folgenden: StRA), S. 316.

<sup>40</sup> BENDERS/BOSCH, Samenleving en economie (wie Anm. 22), S. 166–168.

#### 4. Infrastrukturelle Rahmenbedingungen

Arnheim war auch ein wichtiger regionaler Getreidemarkt: Schon im hohen Mittelalter wurden die agrarischen Überschüsse der Domänen von Deutz, Prüm und Werden auf der Veluwe in Arnheim eingesammelt und von dort aus über den Rhein stromaufwärts weiter transportiert.<sup>41</sup> Auch die geldrischen Herzöge hatten mehrere Kornspeicher in der Nähe des Neuen Marktplatzes, auf dem Getreide aus der Veluwe gelagert wurde.<sup>42</sup> Die Veluwe war bis Ende des 14. Jh.s eines der wichtigsten Anbauggebiete für Getreide, das für die Lebensmittelversorgung der Städte Arnheim und Harderwijk besonders wichtig war. Die Stadtrechnungen zeigen, dass bei unzureichendem Import aus der Veluwe die Stadt Arnheim manchmal Getreide in Venlo aufkaufte, zum Beispiel zur Versorgung eines landesherrlichen Heeres 1412. Dieses Getreide wurde erst über die Maas nach Grave und von dort aus über Land nach Arnheim transportiert.<sup>43</sup> Vor allem Getreide aus Kleve, Jülich und dem Oberquartier Gelderns wurde, nach Transport über Neuss und den Rhein, über Arnheim an Kaufleute und Bierbrauer unter anderem aus Utrecht, Amersfoort und Holland weiterverkauft.<sup>44</sup> Die zunehmende Bedeutung der Getreideimporte über den Rhein für die Lebensmittelversorgung ist auch daraus abzulesen, dass der Getreidemarkt Arnheims seit 1428 nicht mehr am Neuen Marktplatz stattfand, sondern außerhalb der Rijnpoort in die Nähe des Rheins verlagert wurde.

Auch die Daten von Weststrate bestätigen, dass in der ersten Hälfte des 15. Jh.s das Getreide aus Westfalen, Jülich, Kleve und Berg vor allem über Arnheim weitergeführt wurde.<sup>45</sup> Arnheimer Schiffer hatten an diesem Getreidehandel in Richtung Holland einen erheblichen Anteil. Laut den Zollrechnungen der Buchjahre 1431–1433 des holländischen Zolls zu Schoonhoven wurde ein Drittel aller Getreideladungen

<sup>41</sup> Franz IRSIGLER, Grundherrschaft, Handel und Märkte zwischen Maas und Rhein im frühen und hohen Mittelalter, in: Grundherrschaft und Stadtentstehung am Niederrhein. Referate der 6. Niederrhein-Tagung des Arbeitskreises niederrheinischer Kommunalarchivare für Regionalgeschichte (24.–25. Februar 1989 in Kleve), hg. von Klaus FLINK, Wilhelm JANSSEN (Klever Archiv 9), Kleve 1989, S. 52–78; Marlene NIKOLAY-PANTER, Grundherrschaft des Klosters Prüm, in: ebd., S. 109–133; siehe auch Franz IRSIGLER, From captive manorial trade to free urban trade. On the development of the division of labour in the Rhine-Westphalia region (9<sup>th</sup>–15<sup>th</sup> centuries), in: Labour and labour markets between town and countryside (Middle Ages–19<sup>th</sup> century), hg. von Bruno BLONDÉ, Eric VANHAUTE, Michèle GALAND (CORN Publication series 6), Turnhout 2001, S. 42–52.

<sup>42</sup> BENDERS/BOSCH, Samenleving en economie (wie Anm. 22), S. 178 f.

<sup>43</sup> StRA III, 219–220.

<sup>44</sup> Zum Getreidehandel über Rhein, Waal und IJssel siehe WESTSTRATE, Kielzog (wie Anm. 2), S. 107–112. Für den Getreidehandel aus Kleve, Jülich und das geldrische Oberquartier siehe unter anderem Milja VAN TIELHOF, De Hollandse graanhandel, 1470–1570. Koren op de Amsterdamse molen (Hollandse historische reeks 23), Hilversum 1995, S. 64–72; Remi VAN SCHAÏK, Prijs- en levensmiddelenpolitiek in de Noordelijke Nederlanden van de 14<sup>e</sup> tot de 17<sup>e</sup> eeuw: bronnen en problemen, in: TG 91, 1978, S. 214–255; Klaus MILITZER, Wirtschaftsleben am Niederrhein im Spätmittelalter, in: RhVjBl. 49, 1985, S. 62–91. Zur Stellung von Arnheim als regionales Marktzentrum für den Getreidehandel siehe BOSCH, Stedelijke macht (wie Anm. 7), S. 169 und BENDERS/BOSCH, Samenleving en economie (wie Anm. 22), S. 179.

<sup>45</sup> WESTSTRATE, Kielzog (wie Anm. 2), S. 152.

dort durch Arnheimer Schiffer transportiert.<sup>46</sup> Als 1437–1438 die Lebensmittelversorgung der Bürger durch eine Getreidekrise gefährdet wurde, zwang die Stadt mehrere Kölner und Jülicher Schiffe ans Ufer, um ihr Getreide auf dem Arnheimer Markt zu verkaufen.<sup>47</sup> Dazu wurden mehrere Schiffe von der Stadt gekauft, aber es gab große Probleme, diese auch tatsächlich entladen zu können.

Der alte Flusshafen von Arnheim befand sich südlich der Stadt, außerhalb der Sabelspoort. Bauarbeiten an diesem kleinen Flusshafen werden zum ersten Mal am Ende des 14. Jh.s in den Stadtrechnungen erwähnt.<sup>48</sup> Erst in den vierziger Jahren des 15. Jh.s wurde ein neuer Hafenkai entlang des Rheins außerhalb der Rijnpoort westlich von der Stadt realisiert. Arnheim lag somit bis Anfang des 16. Jh.s nicht direkt am Rhein: Bis 1528 floss der Rhein in einem Mäander südlich um die Stadswaard herum. Erst durch die Durchgrabung der Stadswaard, der Stadtweide zwischen den südlichen Stadtmauern und dem Rhein, zwischen 1528 und 1530 wurde der Rhein direkt an der Stadt entlangeleitet.<sup>49</sup> Diese großen infrastrukturellen Arbeiten wurden über eine neue Bier- und Kornakzise und teilweise auch durch Abgaben der dort passierenden Kaufleute finanziert.

Wie wichtig solche infrastrukturellen Rahmenbedingungen für den Handel waren, kann am Beispiel von Deventer, Zutphen und Arnheim gezeigt werden. Bemühungen darum, die Flüsse so nah wie möglich an die Stadt zu leiten, sind schon für Köln und Neuss bekannt. Der Bau von Flusskrippen und Deichen war ein wichtiges Instrument, um die geografischen Vorteile einer Lage direkt am Fluss zu behalten. In Zutphen wurde 1406 ein Weidegebiet nordwestlich der Stadt (der Mars) durchgraben, um die IJssel, die bisher in einen großen Mäander westlich um dieses Weidegebiet floss, näher an die Stadt zu leiten. Der ehemalige Hafen am Schupstoel, genau dort, wo die damalige Berkel in die IJssel floss, verlor damit seine Funktion.<sup>50</sup> Für den Anfang des 15. Jh.s können immer wieder neue Bauarbeiten an Kribben in der IJssel in den Zutphener Stadtrechnungen gefunden werden. Man versuchte die Strömung zu kontrollieren und zu beschleunigen, um die Versandung des IJsselstroms einzudämmen.<sup>51</sup>

Obwohl Versandung vor allem nach der St. Elisabethflut von 1421 ein größeres Problem wurde, können wir davon ausgehen, dass erst am Ende des 15. Jh.s die Versandung der IJssel und auch die Versandung des Hafens von Kampen die Schifffahrt tatsächlich behindert hat.<sup>52</sup> Im Jahre 1485 versuchte Herzog Johann II. von Kleve die Städte Zutphen, Deventer, Zwolle und Kampen zu einer gemeinsamen Lösung

---

<sup>46</sup> BOSCH, *Stedelijke macht* (wie Anm. 7), S. 169; siehe auch Bronnen voor de economische geschiedenis van het Beneden-Maasgebied, Bd. 2: rekeningen van de Hollandse tollén, 1422–1534, hg. von Hans SMIT (RGP, Grote serie, 236), Den Haag 1997, S. 18–31.

<sup>47</sup> VAN SCHAÏK, *Prijs- en levensmiddelenpolitiek* (wie Anm. 43), S. 226 f.; GldA, Oud-archief Arnhem, inv. nr. 1244, Stadtrechnung 1438/1439, fol. 8<sup>r-v</sup>.

<sup>48</sup> StRA II, 52.

<sup>49</sup> BOSCH, *Stedelijke macht* (wie Anm. 7), S. 270 und 431.

<sup>50</sup> VAN SCHAÏK, *Zutphens geschiedenis* (wie Anm. 22), S. 58.

<sup>51</sup> BOSCH, *Stedelijke macht* (wie Anm. 7), S. 272.

<sup>52</sup> VAN SCHAÏK, *Zutphens geschiedenis* (wie Anm. 22), S. 58.



dieses Problems zu bewegen, aber die IJsselstädte gingen nicht auf seinen Versuch ein. Die Investitionen dieser Städte in Brücken über die IJssel, wie von Deventer 1412, Kampen 1442 und Zutphen 1486, zeigen, dass die IJsselstädte sich mehr und mehr auf die Landhandelsrouten von Münster und Westfalen nach den Deventer und Zutphener Jahrmärkten und über die Veluwe in Richtung Utrecht und Holland orientierten.<sup>53</sup> Aber immerhin wurden auch im 16. Jh. noch erhebliche Mengen an Handelswaren aus Deventer, Kampen und Zwolle von Amsterdamer Schiffern zum Ostseegebiet transportiert.

Für den Umschlag von Handelswaren vom Fluss- zum Landhandel waren Hafenkai wichtige Elemente der städtischen physischen Infrastruktur.<sup>54</sup> In manchen Flusstädten sehen wir, dass auch die städtische Morphologie direkt von der Lage am Fluss geprägt wurde. Kampen, Deventer und Nimwegen zum Beispiel sind in länglicher Form entlang des Flusses entstanden und gewachsen. In Deventer war die Welle, der entlang der IJssel gelegene Hafenkai, die wichtigste Stelle für den Umschlag von Gütern vom Wasser zum Land oder umgekehrt.<sup>55</sup> Der Stadtplan Kampens, im gestreckten Oval am linken IJsselufer gelegen, zeigt deutlich, wie diese Stadt völlig auf ihre Funktion als wichtiger Seehafen und Umschlagplatz für Waren zwischen See- und Flussschiffen eingerichtet war und so als ‚gateway‘ für das ganze IJssel- und Niederrheingebiet funktionierte.<sup>56</sup> Die städtische Infrastruktur, mit einem Hafenkran, mehreren Kippen, Toren, Lagerhäusern und Herbergen, war auch auf diese Funktion ausgerichtet. Aber wegen der Versandung der IJssel, den immer größer werdenden Koggen und der immer stärkeren Position von Amsterdam als wichtiger Bier- und Getreidemarkt für die wachsenden Absatzmärkte der holländischen Städte seit Ende des 15. Jh.s verlor Kampen seine wichtige Stellung als interregionaler Seehafen immer mehr.

Die Stadt Arnheim versuchte ihre Position als Umschlagplatz für Getreide und andere Güter zu stärken, indem sie im Jahr 1441 einen neuen Hafenkai außerhalb der westlichen Rijnpoort gestaltete. Die Stadtrechnungen zeigen, dass auch der Getreidemarkt verlegt wurde, und zwar vom Jahrmarktplatz innerhalb der Stadt zu einer Stelle direkt am neuen Hafenkai.<sup>57</sup> Es ist zutreffend, dass diese Bauarbeiten zusammenfielen mit dem Streit zwischen Dordrecht und den niederrheinischen Städten über Stapel und Weinhandel in Dordrecht einerseits und der Aufnahme von Arnheim in die Hanse im gleichen Jahr andererseits, übrigens zusammen mit Venlo,

<sup>53</sup> BOSCH, *Stedelijke macht* (wie Anm. 7), S. 362–364; VAN SCHAÏK, *Zutphens geschiedenis* (wie Anm. 22), S. 58 f.

<sup>54</sup> Heinz STOOB, *Über Wachstumsvorgänge und Hafenausbau bei hansischen See- und Flußhäfen im Mittelalter*, in: *See- und Flußhäfen vom Hochmittelalter bis zur Industrialisierung*, hg. von DEMS. (Städteforschung A24), Köln u. a. 1986, S. 1–65, hier S. 57.

<sup>55</sup> WESTSTRATE, *Kielzog* (wie Anm. 2), S. 170 f.

<sup>56</sup> MILITZER, *Kölns Beziehungen* (wie Anm. 23), S. 227; Wim BLOCKMANS, *Zeehavens als drijvende kracht van de stedelijke regio's*, in: *Stedelijk verleden in veelvoud. Opstellen over laatmiddeleeuwse stadsgeschiedenis in de Nederlanden voor Dick de Boer*, hg. von Hanno BRAND, Jeroen BENDERS, Renée NIP (*Middeleeuwse studies en bronnen* 134), Hilversum 2011, S. 13–26, hier S. 24 f.; STOOB, *Wachstumsvorgänge* (wie Anm. 53), S. 57.

<sup>57</sup> BOSCH, *Stedelijke macht* (wie Anm. 7), S. 267.



Abb. 1: Stadtplan von Kampen aus Georg Braun und Franz Hogenberg, *Civitatis Orbis Terrarum* III, Köln 1572. Stadsarchief Kampen, Kaartencollectie, inv. nr. K000023.

der Handelsstadt an der Maas, die schon im 14. Jh. Stapelrechte auf der Maas hatte. Wie schon von Dieter Seifert gezeigt worden ist, haben niederrheinische Kaufleute in genau diesen Jahren (1441–1445) die alternative Route über den Lek, die nördliche Abzweigung des Rheins, bevorzugt, um auf diese Weise Dordrecht umgehen zu können.<sup>58</sup> Auffallend ist auch, dass speziell in den vierziger Jahren des 15. Jh.s viele Weinschröter als Neubürger im Stadtbuch von Arnheim eingeschrieben wurden: Gerade die Anwesenheit von Hafen- und Transportarbeitern war eine wichtige Voraussetzung für das Funktionieren des Markthandels.<sup>59</sup>

Die Infrastruktur für den Umschlag von Handelsgütern war aber nicht komplett ohne Vorrichtungen, mit denen man schwerere Güter aus Schiffen holen konnte. Kleinere Fässer mit Butter, Speck oder Wolle konnten noch ohne Probleme von Hafearbeitern vom Schiff in die städtischen Keller oder auf den Markt getragen werden, aber größere Weinfässer mussten unbedingt mit Hebewerken aus dem Schiff gehoben werden. Ein Kran war in Deventer bereits seit Ende des 14. Jh.s in Betrieb; im 16. Jh. werden in den Stadtrechnungen sogar zwei Stadtkräne genannt.<sup>60</sup> In Zutphen wird die Erhebung von

<sup>58</sup> SEIFERT, Streit (wie Anm. 17), S. 119 f.

<sup>59</sup> BENDERS/BOSCH, Samenleving en economie (wie Anm. 22), S. 174; Clemens von LOOZ-CORSWAREM, Handelsstraßen und Flüsse. Die Verkehrsverhältnisse am Niederrhein zur Hansezeit, in: „Zu Allen theilen inß mittel gelegen“ (wie Anm. 12), S. 94–115, hier S. 104 f.

<sup>60</sup> WESTSTRATE, Handelspositie (wie Anm. 19), S. 275 f.



Abb. 2: Der Hafenkai und Kran außerhalb der Rijnpoort von Arnheim, ca. 1550. GldA, Oud-archief Arnhem, inv. nr. 2422.

Krangeld als Abgabe für die Benutzung des Stadtkrans seit 1372 in den Rechnungen erwähnt.<sup>61</sup> Ob hier schon der Turmkran am IJsselufer gemeint ist, der von Jacob Van Deventer in den ältesten Stadtplan von Zutphen von circa 1560 eingezeichnet ist, ist unklar. In einer Kranverordnung Zutphens von 1467 werden vor allem die Abgaben für das Heben von Weinfässern und Mühlsteinen erwähnt. Kurz nach 1486, als die IJsselbrücke bei Zutphen fertig war, wurde auf dieser Brücke eine Winde installiert, mit der man Schiffsmasten ausheben konnte; sie diente aber auch als Ersatz für den Kran am Ufer, wenn Niedrigwasser das Anlegen am IJsselkai unmöglich machte.<sup>62</sup>

In Arnheim hatte man, so wie in anderen Flussstädten entlang des Rheins wie Wesel, Bonn und auch Deventer, einen Schwimmkran, der am Rheinufer außerhalb der Rijnpoort lag.<sup>63</sup> Als 1441 der neue Rheinhafen außerhalb der Stadt fertig war, wurde einige Jahre später auch ein neuer Turmkran am Hafenkai gebaut, um die Kapazität des Hebewerks zu erhöhen.<sup>64</sup> Deswegen zogen zwei Arnheimer Zimmermeister 1443

<sup>61</sup> De stadsrekeningen van Zutphen 1364–1445/46 deel I, hg. von Rob WARTENA, Zutphen 1977, S. 7.

<sup>62</sup> Regionaal Archief Zutphen, Oud-archief Zutphen, inv. nr. 1371, fol. 18<sup>r</sup>.

<sup>63</sup> Michael MATHEUS, „Accipio, trado, quod lubet expedio“. Flußhäfen und ihre Hebwerke, in: See- und Flußhäfen (wie Anm. 53), S. 89–127, hier S. 95 und 119–121.

<sup>64</sup> BOSCH, Stedelijke macht (wie Anm. 7), S. 267. Die maximale Hebekapazität mittelalterlicher Hafenkräne wurde von Matheus anhand mittelalterlicher Kranordnungen unter anderem aus Brügge und Straßburg zwischen 1 ½ und 2 Tonnen geschätzt; siehe MATHEUS, Flußhäfen (wie Anm. 62), S. 97–100.

nach Deventer, um sich dort den Kran am Hafenkai anzuschauen, den sie aber erst 1449 am Rheinufer nachbauen konnten.<sup>65</sup> Tatsächlich tauchen die ersten Einkünfte aus dem Krangeld 1450 in den Arnheimer Stadtrechnungen auf. Das alles unterbaut die Vermutung, dass Arnheim über diese infrastrukturellen Investitionen versucht hat, die Probleme im Flusshandel über die Waal wegen des Konflikts zwischen Köln und Dordrecht zu seinem Vorteil auszuschöpfen. Und das alles auf Kosten von Nimwegen. Aus diesen hier oben beschriebenen Prozessen wird deutlich, wie lokale Interessen den Vorrang gegenüber den gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen der geldrischen Hansestädte hatten.

Besonders wichtig für die Kontrolle und Regulierung des Handels war die von den Städten geprägte wirtschaftliche Infrastruktur wie Waage, Fleisch- und Gewandhäuser sowie Geldwechsel, aber auch das Anbieten städtischer Dienstleistungen. In Zutphen und Arnheim war die Waage im Rathaus integriert: Diese Zentralisierung von wirtschaftlichen und politischen Funktionen im städtischen Raum war Teil der Strategie, um die Kontrolle seitens der Stadtverwaltung zu effektivieren. In Zutphen wurde 1450 beim Bau des neuen Rathauses zugleich eine neue Fleischhalle direkt nebenan gebaut: Auch hier war eine effektive Marktkontrolle und Regulierung durch die Stadtregierung das Hauptziel. In Deventer, Zutphen und Arnheim waren Marktmeister für die Kontrolle des Handels auf den Märkten verantwortlich.<sup>66</sup> Dass die Waagegebäude in Deventer einer der wichtigsten Teile der Infrastruktur für die Jahrmärkte waren, wird auch durch die Einnahmen bestätigt: Die Einkünfte aus der Waage waren in Deventer viele Male höher als in Zutphen. In Deventer waren diese Erträge zusammengesetzt aus den Zahlungen für unterschiedliche Produkte, unter anderem Butter, Käse und Wolle.<sup>67</sup> Vor allem der Handel mit Butter und Käse, Produkte die überwiegend von holländischen Kaufleuten auf den Deventer Jahrmärkten abgesetzt wurden, bestimmten die Höhe dieser Einkünfte in Deventer. Ordnungen der Stadtwaage in Zutphen zeigen, dass der Kleinverbrauch dort vom Waagegeld befreit war; nur für größere Mengen an Butter und Käse, die auf den Jahrmärkten verkauft wurden, musste Waagegeld bezahlt werden. Als holländische Gesandte 1464 über die Rahmenbedingungen der Verlegung des holländischen Jahrmarkthandels nach Zutphen verhandelten, erreichten sie unter anderem die Freistellung von der Bezahlung von Markt- und Zollgeld; Waagegeld aber mussten sie trotz alledem entrichten.<sup>68</sup>

---

<sup>65</sup> BOSCH, *Stedelijke macht* (wie Anm. 7), S. 267. Diese Formen von ‚Techniktransfer‘ sind nicht einzigartig; Matheus hat gezeigt, dass die Verbreitung von bestimmten Krantypen innerhalb einzelner Regionen vor allem durch Austausch von technischem Wissen oder Teilen geprägt wurde; siehe MATHEUS, *Flußhäfen* (wie Anm. 62), S. 95 f.

<sup>66</sup> BOSCH, *Stedelijke macht* (wie Anm. 7), S. 188.

<sup>67</sup> WESTSTRATE, *Handelspositie* (wie Anm. 19), S. 275 f.; SLECHTE, *Geschiedenis* (wie Anm. 21), S. 220 f.

<sup>68</sup> WESTSTRATE, *Kielzog* (wie Anm. 2), S. 167.

## 5. Verbindungen zwischen See-, Land- und Flusshandel am Beispiel des Fischhandels von Harderwijk

Der Fischhandel von Harderwijk nach Köln, der vornehmlich über Arnheim lief, wurde mit dem Ausbau der Hafenanlagen Arnheims unterstützt und gefördert. Harderwijk war der wichtigste Seehafen Gelderns und war schon im 13. Jh. beteiligt an der Umlandfahrt nach Schonen.<sup>69</sup> Die Position von Harderwijk als wichtigster geldrischer Hafen entwickelte sich erst am Ende des 12. Jh.s, als mehrere Sturmfluten die Südersee vergrößerten und damit eine gute Verbindung zwischen der IJssel und der Nordsee entstand.<sup>70</sup> Die Verbindungen zwischen Arnheim und Harderwijk machen das Funktionieren dieses Handelssystems und die Verbindungen zwischen See-, Land- und Flusshandel besonders deutlich.

Der Fischhandel war ein wichtiges Element des Flusshandels: Wie schon Bruno Kuske zeigte, war Köln nicht nur ein wichtiger Absatzmarkt für Fisch. Es fungierte auch für ein großes Umland als Stapelmarkt und Distributionspunkt für Fisch.<sup>71</sup> Dieser Fisch, speziell Hering und Stockfisch, wurde im 13. und 14. Jh. vor allem aus Schonen und Bergen importiert; unter anderem Kampen, Deventer, Harderwijk und Zutphen waren schon Mitte des 13. Jh.s aktiv beteiligt an der Umlandfahrt zu den wichtigsten Jahrmärkten im Ostseegebiet, den Jahrmärkten von Skanör und Falsterbo.<sup>72</sup> 1316 bekamen Zutphen und Harderwijk eine eigene Vitte auf Schonen, mit der die Position beider Städte im hansischen Handelsnetzwerk erheblich verstärkt wurde.<sup>73</sup> Wie schon von Kuske und Weststrate bewiesen, waren die Küstenstädte in den Niederlanden wichtige Vermittler in diesem Fischhandel. Erst im 15. Jh., als der Heringsfang bei Schonen stagnierte, verlagerte sich die holländische Heringsfischerei auf die Nordsee. Damit erhielt der Fischhandel aus dem holländisch-seeländischen Delta immer größere Bedeutung für die Versorgung des Lebensmittelbedarfs der Städte in Nordwest-Europa.

Nicht nur Hering, Bückling und Stockfisch aus Schonen und Bergen wurden verhandelt, auch die lokale Fischerei auf der Südersee war von Bedeutung für den Fischhandel in Harderwijk.<sup>74</sup> Kölner und andere niederrheinische Kaufleute trafen regelmäßig in

<sup>69</sup> MILITZER, Kölns Beziehungen (wie Anm. 23), S. 223 f.

<sup>70</sup> Maria K. GOTTSCHALK, Stormvloeden en rivieroverstromingen in Nederland, Bd. 1: de periode vóór 1400 (Sociaal-geografische studies 10), Assen 1971, S. 80–103; siehe auch IJstrand N. YPMA, Geschiedenis van de Zuiderzeevervisserij, Haarlem 1962.

<sup>71</sup> Bruno KUSKE, Der Kölner Fischhandel vom 14.–17. Jahrhundert, in: Westdeutsche Zeitschrift für Geschichte und Kunst 24, 1905, S. 227–313; WESTSTRATE, Kielzog (wie Anm. 2), S. 94.

<sup>72</sup> Carsten JAHNKE, Das Silber des Meeres. Fang und Vertrieb von Ostseehering zwischen Norwegen und Italien (12.–16. Jahrhundert) (QDhG 49), Köln 2000; Volker HENN, Der hansische Handel mit Nahrungsmitteln, in: Nahrung und Tischkultur im Hanseraum, hg. von Günter WIEGELMANN, Ruth-E. MOHRMANN (Beiträge zur Volkskultur in Nordwestdeutschland 91), Münster 1996, S. 23–48.

<sup>73</sup> Zu den Vitten der Südersee- und IJsselstädte auf Schonen siehe zuletzt Louis SICKING, Zuiderzeestädte an der Ostsee. ‚Vitten‘ und ‚Vögte‘- Raum und städtische Vertreter im spätmittelalterlichen Schonen, in: HGBll. 134, 2016, S. 39–59, hier S. 54.

<sup>74</sup> YPMA, Zuiderzeevervisserij (wie Anm. 69), S. 3 f. Siehe auch Rudolf BOSCH, De laatmiddeleeuwse vishandel in Harderwijk. Een analyse op basis van een vijftiende-eeuws rentenregister, in: Bijdragen en mededelingen Gelre 109, 2018, S. 13–45, hier S. 15–20.

Harderwijk ein und transportierten von dort aus erhebliche Mengen Fisch im Richtung Köln, obwohl die Märkte von Deventer wahrscheinlich der wichtigste Umschlagplatz für den Heringshandel zwischen overijsselschen und niederrheinischen Kaufleuten waren.<sup>75</sup>

In Harderwijk war das Zahlamt für Fisch (*numeratio piscium*) schon seit 1302 die bedeutendste Einnahmequelle. Mehrere Verordnungen regulierten den Fischhandel innerhalb der Stadt.<sup>76</sup> Der Verkauf von Seefisch wurde nur in der Brugstraat erlaubt. Seit Anfang des 15. Jh.s gab es im Norden der Stadt einen großen Marktplatz: den Vis- oder Tochersmarkt. Damit wurden interregionaler Fischhandel und lokaler Handel auch räumlich getrennt: Der interregionale Fischhandel wurde dort organisiert, wo der Seefisch in die Stadt eingeführt wurde, nämlich bei der sogenannten Hoge Brug. Seit Anfang des 15. Jh.s werden zwei Anlegestellen in der Zuiderzee (die *hoge brug* und die *lage brug*) in den Quellen erwähnt. Die Küste der Zuiderzee war nicht tief genug für die großen Koggen und sogar für die Barken, die für den Transport und die Fischerei auf der Zuiderzee benutzt wurden, um direkt vor der Stadt anlegen zu können. Harderwijk hatte also nicht – wie eben Kampen – einen Hafenkai, was einen infrastrukturellen Nachteil für die Stadt bedeutete. Um die größeren Schiffe trotzdem entladen zu können, gab es einige Kähne, die von städtischen Beamten, den sogenannten *tegenjagers*, bedient wurden.<sup>77</sup> Die *tegenjagers* kontrollierten die Ladungen der Seeschiffe an Bord und kassierten die Abgaben, bevor der Fisch an Land gebracht werden durfte.<sup>78</sup>

Die Einnahmen aus dem *telambt* und das *tegenjaaggeld* können zwischen 1431 und 1494 über ein Rentenregister der Stadt analysiert werden.<sup>79</sup> Während der Kriegsjahre zwischen Holland und den wendischen Hansestädten in den Jahren 1438–1441, die auch zu Kaperfahrten auf der Zuiderzee führten und vor allem overijsselschen und geldrischen Kaufleute trafen, sieht man einen starken Rückgang des Fischhandels in Harderwijk.<sup>80</sup> Auch der Konflikt zwischen Harderwijk und Naarden über das Fischstapelrecht 1442 zog deutlich weniger Einnahmen aus dem Fischhandel nach sich. Nach der Verleihung des Stapelrechts 1443 durch den geldrischen Herzog Arnold von Egmond (1423–1473) stiegen die Einkünfte aus dem Zahlamt wieder erheblich (aber nur kurzfristig) an. In der zweiten Hälfte des 15. Jh.s zeigen die Einnahmen jedoch eine deutliche Stagnation, die mit den Angaben der Zutphener und Arnheimer Stadtrechnungen übereinstimmt, die für diese Zeit ebenfalls eine Periode wirtschaftlichen Stillstands nachweisen, was mit dem Konflikt zwischen Geldern und Burgund zusammenhängt. Dieser Konflikt

<sup>75</sup> MILITZER, Kölns Beziehungen (wie Anm. 23), S. 223 f.; WESTSTRATE, Kielzog (wie Anm. 2), S. 147, hat behauptet, dass die Heringexporte aus Holland in Richtung Köln über die Deventer Jahrmärkte sogar größer waren als die Heringexporte aus dem holländisch-seeländischen Delta.

<sup>76</sup> BOSCH, Laاتمیدeleeuwse vishandel (wie Anm. 73), S. 20; siehe auch Ed J. FEENSTRA, „Handel en visserij door Harderwijkers voor 1600“, in: Historisch jaarboek Harderwijk, 1992, S. 5–27, hier S. 14.

<sup>77</sup> BOSCH, Laاتمیدeleeuwse vishandel (wie Anm. 73), S. 23 f.

<sup>78</sup> Ebd., S. 24–27.

<sup>79</sup> Streekarchivariaat Noordwest-Veluwe, Oud-archieff Harderwijk, inv. nr. 473.

<sup>80</sup> Dieter SEIFERT, Kompagnons und Konkurrenten. Holland und die Hanse im späten Mittelalter (QDhG 43), Köln 1997, S. 277–320; WESTSTRATE, Kielzog (wie Anm. 2), S. 41 f.

beeinflusste bis weit ins 16. Jh. die geldrische Wirtschaft negativ.<sup>81</sup> Wie in Arnheim und Zutphen resultierte aus dem Rückgang der Steuereinnahmen auch in Harderwijk eine Finanzkrise am Ende des 15. Jh.s.

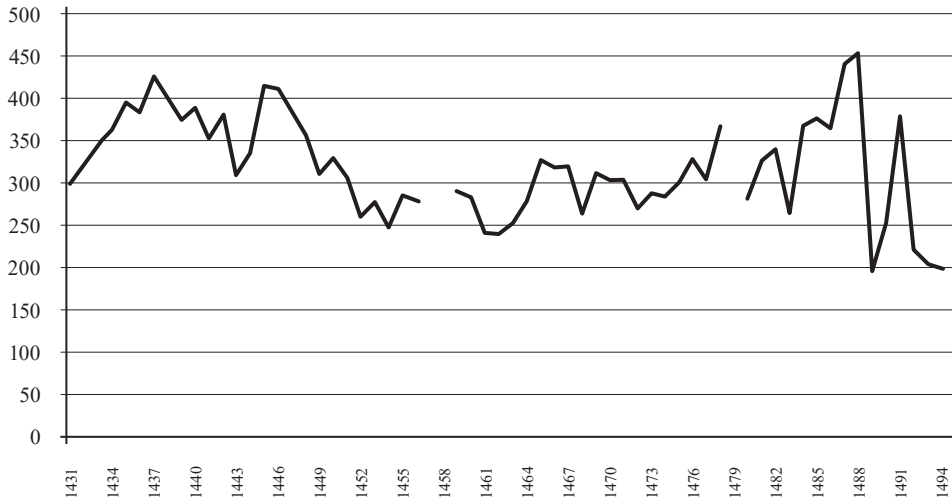


Abb. 3: Einkünfte aus dem Zahlamt in Harderwijk, 1431–1494, in Rheinischen Gulden.

Die Fischgüter konnten von Harderwijk aus nur über Land weitertransportiert werden. Der Weg über die Veluwe in Richtung Arnheim war letztendlich kosteneffizienter als der Transport über die IJssel und Deventer, vor allem wegen der Stapelrechte Deventers und der Zollabgaben, die dort bezahlt werden mussten. Harderwijk hatte bis 1435 keine Zollbefreiungen für die geldrischen Flusszölle, und Harderwijker Kaufleute mussten auch die beiden Zölle von Deventer, den *Bischopstol* für alle Handelsware, die durch die Stadttore eingeführt wurde, und den Flusszoll auf der IJssel, die *Katentol*, bezahlen.<sup>82</sup> Dazu kam, dass Harderwijker Kaufleute in Arnheim seit Mitte des 15. Jh.s von Krangeld befreit waren. Grund dafür war, dass Harderwijk die Erweiterung des neuen Hafenkais und die Befestigung der Straße von der St. Janspoort in Richtung Arnheimer Fischmarkt am Groten Oord und von dort aus die Rijnstraat in Richtung des neuen Hafens außerhalb der Stadt mitfinanziert hatte.<sup>83</sup> So sieht man, dass die wirtschaftlichen Interessen Harderwijks am Fischhandel über den Rhein Richtung Köln sogar Investitionen in der Infrastruktur Arnheims rechtfertigten!

<sup>81</sup> BOSCH, *Stedelijke macht* (wie Anm. 7), S. 519–526.

<sup>82</sup> Schon 1291 gab es einen Konflikt zwischen Harderwijk und Deventer über die Zahlung des Katenzolls und die Höhe der Zolltarife; siehe Streekarchivariaat Noordwest-Veluwe, Oud-archief Harderwijk, inv. nr. 109, reg. nr. 11. Zu diesen Zöllen und ihrer Bedeutung für die Stadtfinanzen von Deventer siehe WESTSTRATE, *Marktpositie* (wie Anm. 19), S. 273–275; Jeroen BENDERS, *Bestuursstructuur en schriftcultuur. Een analyse van de bestuurlijke verschriftelijking in Deventer tot het eind van de 15<sup>e</sup> eeuw* (Publicaties van de IJsselacademie 173), Zwolle 2004, S. 275–279; Aart WIJNTJEN, *Tolheffing in Deventer*, in: *Overijsselse historische bijdragen* 110, 1995, S. 15–30, hier S. 19–28.

<sup>83</sup> FEENSTRA, *Handel en visserij* (wie Anm. 75), S. 28.

Wie wichtig das Zusammenspiel von institutionellen, politischen, geografischen und menschlichen Faktoren für den Handel war, zeigt das Beispiel des Konflikts zwischen Naarden und Harderwijk über das Stapelrecht für Fisch 1442. Als damals Herzog Philipp von Burgund dem holländischen Städtchen Naarden erneut Stapelrecht für Fisch verlieh, protestierte Harderwijk.<sup>84</sup> Herzog Arnold von Geldern reagierte damit, auch das Stapelrecht von Harderwijk im nächsten Jahr zu erneuern; seitdem musste jeder Fisch, der zwischen Kampen und Muiden herangeführt wurde, zuerst in Harderwijk zum Markt gebracht werden.<sup>85</sup>

1457 beklagten sich holländische Kaufleute beim Herzog von Burgund, dass Naarden als Stapelplatz die Handelsinteressen der holländischen Kaufleute benachteilige, weil dorthin weniger Kölner und niederrheinische Kaufleute kamen, um Fisch aufzukaufen, als nach Harderwijk.<sup>86</sup> Potenzielle Käufer aus dem Niederrheingebiet fand man also in größerer Zahl in Harderwijk, was die Chancen für erfolgreiche Geschäfte natürlich erheblich verbesserte. Dazu kam, dass in Harderwijk die Transportausstattung, nämlich das Repertoire von Wagen und Pferden, um den Fisch zum Rhein zu transportieren, besser waren als in Naarden. Holländische und Kölner Kaufleute bevorzugten also Harderwijk gegenüber Naarden, vor allem weil die Transportgelegenheiten und die Verbindungen mit dem Flusshandel in Richtung Köln in Harderwijk bedeutend besser waren.<sup>87</sup>

Handelskontrakte zwischen Kölner und Harderwijker Kaufleuten von 1457 und 1462 vereinbarten beide den Transport von Fisch durch die Harderwijker bis unter den Kran von Arnheim; dort wurde der Fisch mit dem Kran am Rheinufer in Rheinschiffe geladen und von Kölner Kaufleuten weitertransportiert.<sup>88</sup> Die Verknüpfung von See-, Land- und Flusshandel war also essentiell für die Handelsposition der Flusstadt Arnheim sowie für die Positionierung Harderwijks als Seehafen. Auch Arnheim versuchte den Fischhandel zugunsten der eigenen Stadtfinanzen zu nutzen: Mittels einer Wagenakzise wurden schon seit 1356 die Fischkarren, die in die Stadt hinein- oder in Richtung des Hafenkais am Rhein wieder hinausfuhren, besteuert.<sup>89</sup>

---

<sup>84</sup> Bart IBELINGS, *De middeleeuwse visstapel te Naarden. Een bronbespreking met economisch-politieke en ecologische kanten*, in: *TZG* 16, 1997, S. 47–61.

<sup>85</sup> BOSCH, *Laatmiddeleeuwse vishandel* (wie Anm. 73), S. 21 f.

<sup>86</sup> *Bronnen voor de geschiedenis der dagvaarten van de Staten en steden van Holland voor 1544. Deel II: 1433–1467. Tweede stuk: teksten*, hg. von Hans SMIT (Rijksgeschiedkundige Publicatiën uitgegeven door het Instituut voor Nederlandse geschiedenis. Grote serie 256), Den Haag 2005, Nr. 684, S. 605; IBELINGS, *Middeleeuwse visstapel* (wie Anm. 83), S. 57.

<sup>87</sup> BOSCH, *Laatmiddeleeuwse vishandel* (wie Anm. 73), S. 23.

<sup>88</sup> *Ebd.*, S. 27; FEENSTRA, *Handel en visserij* (wie Anm. 75), S. 21.

<sup>89</sup> BOSCH, *Stedelijke macht* (wie Anm. 7), S. 414–418; Leontien DE LEEUW, *De vroegste stadsrekeningen van Arnheim (1353–1417). Een bronnenkritische beschouwing, op basis van de stedelijke inkomsten*, in: *Bijdragen en mededelingen Gelre* 74, 1983, S. 50–72, hier S. 57.



## 6. Zölle und Akzise: Finanzielle Infrastruktur

Damit kommen wir zu einem letzten Element der Infrastruktur des Flusshandels, nämlich der finanziellen Infrastruktur, womit Städte und Landesherren die Handelsströme kontrollierten und für die Finanzierung ihrer Machtpolitik finanziell ausnutzten. Über die Erhebung von Zöllen und Akzisen haben Städte und Landesherren versucht, ihren Gewinn aus diesen Handelsströmen zu maximieren, um ihre politische Macht zu stützen oder sogar zu erweitern.

Das Herzogtum Geldern war eine wichtige Transitregion zwischen Holland und dem Niederrheingebiet sowie vor allem der niederrheinischen Handelsmetropole Köln. Seit mindestens Anfang des 13. Jh.s kontrollierten die Grafen von Geldern den Flussverkehr durch die Erhebung mehrerer Zölle, von denen der wichtigste der Zoll zu Lobith war: Circa 65 % der geldrischen Zolleinkünfte wurden in Lobith bezahlt.<sup>90</sup> Aber auch bei Nimwegen, Tiel und Zaltbommel an der Waal, IJsseloord (bei Arnheim) und Zutphen an der IJssel sowie Mook, Ravenstein, Venlo und Middelaar an der Maas wurden Zölle erhoben.<sup>91</sup> Am Ende des 14. Jh.s resultierten zwischen 21 und 31 % der Gesamteinkünfte der geldrischen Grafen aus der Besteuerung des Handelsverkehrs. Die Verleihung von Zollbefreiungen an manche geldrischen Städte war eine gezielte Wirtschaftspolitik, um die Konkurrenzfähigkeit der eigenen Städte zu verbessern. Während manche geldrischen Städte, vor allem die vier Hauptstädte Nimwegen, Zutphen, Roermond und Arnheim, im Laufe des 14. Jh.s von den geldrischen Herzögen die lokalen Abgaben für den Kleinhandel – vor allem Akzisen – erwarben, haben die geldrischen Landesherren versucht, das Zollrecht, das den Fernhandel belastete, als Dominium zu erhalten und nicht zu veräußern. Trotzdem gelang es z. B. Zutphen 1423, den Flusszoll für kurze Zeit zu erwerben; zwischen 1423 und 1436 wurden die Einnahmen in den Stadtrechnungen eingebucht. Auch nach 1487 war Zutphen im Besitz dieses Zolls, und es flossen erhebliche Summen in die Stadtkasse. Diese Einkünfte waren besonders willkommen bei der geldrischen IJsselstadt, weil die sinkenden traditionellen Akzise-Einkünfte und die hohen städtischen Schulden wegen der geldrisch-burgundischen Kriege am Ende des 15. Jh.s eine schwere Finanzkrise einleiteten.<sup>92</sup>

Deventer war über den Bischofs- und Katenzoll in der Lage, den Markthandel und den Flussverkehr über die IJssel zu kontrollieren. Der Katenzoll war schon 1241 vom Stift zu Elten erworben worden, während die Stadt den Bischofszoll 1354 vom Utrechter Bischof als Pfand erwarb. Konflikte über Zollbefreiungen und die Höhe der Abgaben gab es unter anderem mit Harderwijk schon im Jahre 1291, mit Arnheim 1307. Auch im 15. Jh. kam es mehrmals zu Konflikten zwischen Holland und Deventer über die Höhe der Zollabgaben.<sup>93</sup> Der Bischofszoll wurde an den vier Stadttoren von

<sup>90</sup> WESTSTRATE, Kielzog (wie Anm. 2), S. 57–59.

<sup>91</sup> Job WESTSTRATE, *Laat-veertiende-eeuwse Gelderse riviertolrekeningen als bron voor economisch-historisch onderzoek*, in: *Jaarboek voor middeleeuwse geschiedenis* 4, 2001, S. 222–258, hier S. 231–233.

<sup>92</sup> BOSCH, *Stedelijke macht* (wie Anm. 7), S. 361.

<sup>93</sup> WESTSTRATE, Kielzog (wie Anm. 2), S. 161–169; WIJNTJEN, *Tolheffing* (wie Anm. 81), S. 25–27.

städtischen Beamten eingetrieben, wobei die Zöllner die Verzollung der über die IJssel herangeführten Güter bescheinigten, so dass diese auf den Jahrmärkten vertrieben werden konnten.<sup>94</sup>

Die Deventer Weinherren – bis 1412 verantwortlich für das Eintreiben der Weinakzise – investierten einen großen Teil ihrer Einkünfte in die für den Weinhandel innerhalb der Stadt essentielle Infrastruktur: Sie waren unter anderem verantwortlich für die Instandhaltung des Hafenkais und des Stadtkrans wie auch für das städtische Weinhaus. Zwischen 1403 und 1411 waren die Weinherren ebenfalls verantwortlich für das Eintreiben des Krangeldes.<sup>95</sup> In Arnheim wurde der Kran am Rheinufer seit 1450 zusammen mit dem Schröteramt verpachtet.

Wenn wir uns der lokalen finanziellen Infrastruktur zuwenden, ist es klar, dass Akzisen auch in den meisten geldrischen Städten die wichtigsten städtischen Einnahmequellen waren, vor allem die Akzisen auf Wein und Bier.<sup>96</sup> In meiner Dissertation habe ich gezeigt, dass die politischen Eliten über ihr Monopol bezüglich der Organisation der städtischen Finanzen ihre privaten wirtschaftlichen und finanziellen Interessen fördern konnten. Weinhändler aus Arnheim zum Beispiel verkauften in der zweiten Hälfte des 14. Jh.s große Mengen Wein an die Stadt, die diese Weine während der Perioden des städtischen Weinbanns zu Gunsten der Stadtkasse verzapfte.

Zur Frage, wie groß der Absatz von Rheinweinen in den geldrischen und overijsselschen Städten war, können nur ein paar Indizien angeführt werden. Weststrate zeigte schon, dass der größte Teil der Weine von Köln aus über die Waal nach Dordrecht transportiert wurde, und dass nur ein kleinerer, unbekannter Teil über die IJssel in Richtung der Deventer und Zutphener Märkte transportiert wurde.<sup>97</sup> Eine Rechnung des Weinhauses Vreden in Zutphen aus dem Jahre 1455 zeigt, dass in diesem Jahr mindestens 52 Fuder Wein vom Weinhändler Johann Monnick in Lobith, Wesel und Köln auf Kosten der Stadt eingekauft wurden, um im Weinhaus verzapft zu werden. In dieser Rechnung finden wir auch genaue Angaben über die Transaktionskosten, zum Beispiel das in Köln bezahlte Krangeld, Weinkaufpfennige und Kran- und Schrötergeld in Zutphen, um die Fässer vom Schiff in den städtischen Weinkeller zu transportieren.<sup>98</sup> Wahrscheinlich sind die nach Deventer transportierten Mengen noch erheblich größer gewesen, vor allem wegen der Ausfuhr im Richtung Ostseegebiet. Die Stadtrechnungen Arnheims aus den neunziger Jahren des 15. Jh.s zeigen, dass die Weine, die durch die schon seit dem zweiten Quartal des 14. Jh.s erhobene Weinakzise besteuert wurden, „auf die Beke gehmt“ wurden. Das heißt, sie wurden, dort wo die St. Jansbeek in den Rhein fließt, in Ohmen über die einzelnen Weinzapfer verteilt und dort auch veranlagt. Übrigens musste sowohl in Arnheim als auch in Zutphen nur Akzise für den Kleinverbrauch bezahlt werden: Alle Mengen, größer als drei Ohm, waren von der Akzise freigestellt, wurden aber über den Markt- und Wasserzoll mit 1 alten

<sup>94</sup> BENDERS, Bestuursstructuur (wie Anm. 81), S. 275–279.

<sup>95</sup> Ebd., S. 255–261.

<sup>96</sup> BOSCH, Stedelijke macht (wie Anm. 7), S. 458–461.

<sup>97</sup> WESTSTRATE, Kielzog (wie Anm. 2), S. 73–81.

<sup>98</sup> BOSCH, Stedelijke macht (wie Anm. 7), S. 450.

Schild pro Fuder Wein als Abgabe belastet. Die Rechnungen der letzten Jahrzehnte des 15. Jh.s zeigen, dass in Arnheim jedes Jahr zwischen 30 und 70 Fuder Wein über die Akzise versteuert wurden.

Die Einnahmen der Weinakzisen in Arnheim und Zutphen zeigen, dass der Konsum von Wein innerhalb dieser Städte am Ende des 14. und während der ersten Hälfte des 15. Jh.s relativ stabil war, um ab circa 1440 langsam zu stagnieren.<sup>99</sup> Diese Tendenz von zurückgehendem Weinkonsum in den niederländischen Absatzmärkten und im Weinhandel stimmt überein mit den Daten der Weinimporte aus Köln.<sup>100</sup> Was auch auffällig ist, dass Zufuhrprobleme – durch klimatologische Einflüsse auf den Flusshandel oder Missernten – weniger Spuren in den Einkünften der Weinakzisen sowohl in Arnheim als auch in Zutphen hinterlassen haben. Hierfür gibt es mehrere Ursachen: Zum ersten waren – wie schon erwähnt – Mengen von über drei Ohm sowohl in Arnheim als auch Zutphen von Akzisen freigestellt – nur der Kleinhandel wurde über die Akzise besteuert; der auf den Jahrmärkten konzentrierte Großhandel wurde über die landesherrlichen Marktzölle besteuert. Dazu kommt, dass wegen der Lagerung von Weinen im städtischen Weinkeller auch in Jahren, in denen die Zufuhr von neuen Weinen aus Köln stagnierte – wie zum Beispiel 1410 und 1416, als Flussperrungen den Weinhandel so gut wie unmöglich machten – der Konsum von Wein noch mindestens eine Saison gesichert war. Und zum dritten: Auch die Praxis des Verpachtungssystems sorgte dafür, dass plötzliche Schwankungen im Weinhandel nicht sofort die Einkünfte der Stadt beeinflussten.

Zum Schluss noch eine Bemerkung über die Finanzpolitik der städtischen Eliten und den Einfluss von innerstädtischen sozialen und politischen Entwicklungen auf die Einkünfte aus dem lokalen Weinhandel. Trotz des stagnierenden Weinkonsums und Weinhandels auf dem Rhein während der zweiten Hälfte des 15. Jh.s sehen wir, dass die Einkünfte aus der Weinakzise in Arnheim seit circa 1490 erheblich angestiegen sind, vor allem nach 1520. Das hatte in erster Linie damit zu tun, dass ab 1487 die Gilden – gerade die Bierbrauer – Einfluss auf die Finanzpolitik des Stadtrats bekamen und bei dem Versuch, die Einnahmen der Stadt steigen zu lassen, nicht wie üblich die Steuern auf Bier und Getreide, sondern die Akzisen für Wein erheblich erhöhten.

## 7. Schlussfolgerung

Die hier zuvor beschriebenen Prozesse zeigen, dass die wirtschaftliche Entwicklung der Städte an Niederrhein, Waal und IJssel sowie an der Süderseeküste im 13. und 14. Jh. massiv durch die städtischen sozioökonomischen Eliten beeinflusst wurde. Diese Eliten beteiligten sich am Fluss- und Seehandel und ermöglichten es hierdurch den teilnehmenden Städten, die Wirtschaftsräume Nordwesteuropas, des Baltikums und des eigenen Hinterlands miteinander zu verbinden. Jedoch funktionierte dies

<sup>99</sup> BOSCH, *Stedelijke macht* (wie Anm. 7), S. 408–411 und 450–452.

<sup>100</sup> FRANZ IRSIGLER, *Die wirtschaftliche Stellung der Stadt Köln im 14. und 15. Jahrhundert. Strukturanalyse einer spätmittelalterlichen Exportgewerbe- und Fernhandelsstadt* (Beihefte VSWG 65), Wiesbaden 1978; siehe auch MILITZER, *Handel und Vertrieb* (wie Anm. 18).

nur aufgrund geregelter und teilweise weitgreifender Investitionen in die städtische Infrastruktur und wirtschaftliche Institutionen, die den Handel kontrollierten und regulierten. Der hier vorliegende Beitrag hat ein paar Aspekte dieser physischen und institutionellen Rahmenbedingungen, die den lokalen mit dem internationalen Handel verbanden, exemplarisch analysiert und interpretiert.

Eine wichtige Rolle spielten die Jahrmärkte, wie das Beispiel von Deventer im 15. und 16. Jh. zeigt. Die Stadt Deventer fungierte dadurch lange als internationales Handelszentrum und ‚gateway‘ der IJsselregion. Gleiches gilt für die Position von Arnheim als wichtiges Handelszentrum und die Städte Zutphen und Harderwijk, wo ebenfalls die städtische Infrastruktur zur Verbesserung des Absatzmarktes ausgebaut wurde. Die Beziehungen zwischen Arnheim und Harderwijk beim Fischhandel verdeutlichen die Bedeutung der infrastrukturellen und institutionellen Rahmenbedingungen, die die Handelsströme zwischen dem See- und Flusshandel überhaupt erst möglich machten. Die Städte scheuten aber auch nicht davor zurück, zur Förderung der wirtschaftlichen Interessen Handelskonflikte zu ihrem eigenen Vorteil zu nutzen.

# Die ‚Schlachten‘ an der Weser: Städtische Häfen als zentrale Bezugspunkte des Flussverkehrs (14.–16. Jahrhundert)

Ulrich Weidinger

## 1. Einleitung

In seiner 1604 in erweiterter Fassung erschienenen Chronik des Klosters Corvey (*Corbeische Chronica*) ist der Chronist Johannes Letzner (1531–1611)<sup>1</sup> voll des Lobes über die segensreiche Wirkung der Weser. Im Hinblick auf die zum Stift Corvey gehörige Stadt Höxter heißt es da:

*Und ist dieselbige Stadt an einem sehr wolgelegenen orte und an dem ganz wonsamen und fruchtbaren Wasserstrom in dem Kaiserlichen freien Stifft Corbei gelegen. ... [Hat] auch von wegen des Weserstroms und der Schiffahrt von Bremen auff Munden viel handtierung ein und auß wanderung.*<sup>2</sup>

Der Weser wird hier eine elementare Bedeutung für Handel und Wandel der Stadt und für das Wohlergehen ihrer Bewohner zugesprochen. Im Unterschied zu dieser ausgesprochen positiven Beurteilung Letznern wird die Relevanz der Weser für den mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Schiffsverkehr im Allgemeinen jedoch eher kritisch gesehen.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Zu Johannes Letzner siehe Hans KLINGE, Johannes Letzner. Ein niedersächsischer Chronist des 16. Jahrhunderts, in: NdSächsJb. 24, 1952, S. 36–96.

<sup>2</sup> Georg HEIL, Chronica. Und historische Beschreibung, in: Die Weser. EinFluss in Europa, Bd. 2: Aufbruch in die Neuzeit, hg. von José KASTLER, Vera LÜPKES, Holzminden 2000, S. 28.

<sup>3</sup> Siehe z. B. Holger RABE, Mittelalterlicher Fernhandel und -verkehr im oberen Weserraum, in: Die Weser. EinFluss in Europa, Bd. 1: Leuchtendes Mittelalter, hg. von Norbert HUMBURG, Joachim SCHWEEN, Holzminden 2000, S. 54; José KASTLER, Die Weser und die europäische Renaissance – Aufbruch in die Neuzeit, in: Die Weser, Bd. 2 (wie Anm. 2), S. 10–19, hier S. 13.

## 2. Flussschifffahrt und Handel auf der Weser

Tatsächlich sind die für Schifffahrt und Handel relevanten Eckdaten der Weser recht bescheiden. Das Einzugsgebiet der ohne ihren Quellfluss Werra nur etwa 440 km langen Weser beträgt lediglich 46.000 km<sup>2</sup> und ist damit viermal bzw. dreimal kleiner als dasjenige des Rheins bzw. der Elbe. Und die Wasserführung der Weser ist noch kurz vor Bremen mit der Elbe bei Dresden oder der Donau bei Ingolstadt vergleichbar – also mit den Oberläufen dieser Flüsse.<sup>4</sup> Vor allen Dingen machte sich nachteilig bemerkbar, dass die Weser – anders als der Rhein – vor der Schiffbarmachung der Fulda um 1600 nicht als durchgängige Verkehrsverbindung zwischen dem Süden Deutschlands und der Nordsee dienen konnte. Die verkehrsgeografische Bedeutung der Oberweser war deshalb lange Zeit verhältnismäßig gering und blieb im Wesentlichen auf die verkehrsmäßige Anbindung Thüringens, des Eichfelds und des hessischen Berglandes beschränkt.<sup>5</sup>

Auch die natürliche Beschaffenheit der Weser und ihrer Nebenflüsse war der Flussschifffahrt wenig zuträglich. Auf dem stark mäandrierenden Fluss wurde die Schifffahrt durch zahlreiche Stromschnellen (Oberweser) und durch abgelagerte Geschiebeanhäufungen in Form von Sand (Mittel- und Unterweser) stark beeinträchtigt. Besonders große Gefahr ging von den im Flussbett befindlichen Findlingen aus; zu trauriger Berühmtheit brachten es hier vor allem die sogenannten Liebenauer Steine.<sup>6</sup> Die zunehmende Versandung des Stromes hatte zur Folge, dass die Wassertiefe in den trockenen Sommermonaten oft nicht einmal mehr ½ m betrug. Umgekehrt führten die winterlichen Hochwasser zum Durchbruch neuer Flussarme und zur verstärkten Ausbildung von Flussschleifen. In diesen Mäanderkurven war das schiffbare Fahrwasser äußerst schmal, da es auf die Prallhangseite beschränkt blieb. Die Flusslandschaft unterlag somit einem steten Wandel und erforderte deshalb eine flexible Reaktion der Schifffahrt. Nicht zuletzt befanden sich die Flussufer zum Teil in einem für die Binnenschifffahrt äußerst problematischen Zustand. Die Festigkeit der Ufer ließ häufig zu wünschen übrig, was die Anlegung von Treidelpfaden ungemein erschwerte, und manche Uferstreifen waren, wie etwa um 1600 bei Nienburg,<sup>7</sup> derart dicht mit Buschwerk zugewachsen, dass es völlig unmöglich war, noch ans Ufer zu gelangen.<sup>8</sup>

Zu diesen naturgegebenen Behinderungen gesellten sich weitere durch menschliches Handeln verursachte Schifffahrtshindernisse. Denn neben der Binnenschifffahrt wurde der Fluss auch für den Fischfang, den Betrieb von Wassermühlen oder die

<sup>4</sup> Siehe Dirk KORINTH, *Der Fluss als Naturgewalt*, in: *Die Weser*, Bd. 2 (wie Anm. 2), S. 22–27, hier S. 22.

<sup>5</sup> Siehe Paul WEGNER, *Die mittelalterliche Flußschifffahrt im Wesergebiet*, in: *HGbl.* 19, 1913, S. 93–161, hier S. 105 f.

<sup>6</sup> Zu den Liebenauer Steinen siehe Karl LÖBE, *Das Weserbuch. Roman eines Flusses*, Hameln<sup>2</sup>1969, S. 219 f.

<sup>7</sup> Siehe dazu die Eingabe der Bremer Eichenschiffer an den Rat ihrer Stadt, *Staatsarchiv Bremen* (im folgenden *StAB*) 2-R.9.c. (06.05.1608).

<sup>8</sup> Zum Zustand der Weser im Mittelalter und in der frühen Neuzeit siehe Marco ADAMECK, Joachim SCHWEEN, *Großräumige Kulturkontakte an der Weser in der Vor- und Frühgeschichte*, in: *Die Weser*, Bd. 1 (wie Anm. 3), S. 8–23, hier S. 20 f.; Brage BEI DER WIEDEN, *Historische Beziehungen und ihre Ordnungen im Weserraum*, in: *NdSächsJb.* 70, 1998, S. 1–33, hier S. 5–7; KORINTH, *Naturgewalt* (wie Anm. 4), S. 24–26; WEGNER, *Flußschifffahrt* (wie Anm. 5), S. 94.

Bewässerung des Uferlandes genutzt, und das für den Leinpfad benötigte Flussufer wurde von den Landbesitzern als Weide- und Ackerland in Anspruch genommen. Diese verschiedenartigen gewerblichen Nutzungen führten regelmäßig zu grundsätzlichen Interessenkonflikten, und nicht selten zog die Schifffahrt dabei den Kürzeren.<sup>9</sup> Die Konflikte zwischen den Schifffahrern und den Fischern sind hierfür exemplarisch. Die Flussfischer betrieben ihr Gewerbe mit Hilfe von Zugnetzen und Hamen, und sie legten Rensen und Körbe aus. Besonders hinderlich für die Schifffahrt aber waren die zahlreichen Fischwehre entlang des Flusses.<sup>10</sup> Die Bremer Eichenschiffer beklagten sich 1608, dass die Aller mit Fischwehren regelrecht *zugepfället und beengett* sei.<sup>11</sup> Auf der Weser sah es sicherlich nicht viel besser aus. Da diese Fischwehre oft weit in die Mitte des Fahrwassers hinein reichten, blieb den Schiffen dann nur eine äußerst schmale Durchfahrt nahe des gegenüber liegenden Ufers. An diesen Engstellen liefen daher regelmäßig Fahrzeuge auf Grund und mussten anschließend unter größten Anstrengungen und mit viel Zeitverlust wieder heraus gezogen werden.<sup>12</sup>

Nicht zuletzt sind auch die politischen Verhältnisse in Betracht zu ziehen. Der Weserraum wies im Mittelalter und in der frühen Neuzeit eine starke territoriale Zersplitterung auf. Die divergierenden Interessen der ca. zwölf Anrainerstaaten<sup>13</sup> verhinderten ein gemeinsames Handeln, weshalb der Ausbau des Flusses als Schifffahrtsweg lange Zeit unterblieb. Und in den einzelnen Territorien erschwerten die verschiedenen Privat-, Standes- und Gruppeninteressen eine Gesamtunterhaltung für den durchgehenden Verkehr.<sup>14</sup> Die territoriale Zersplitterung des Weserraums fand ihren unmittelbaren Niederschlag in einer extrem hohen Anzahl von Zollstellen. Im 16. Jh. gab es entlang der Weser zwischen Münden und Bremen 22 solcher Orte, an denen die Handelsschifffahrt zur Kasse gebeten wurde; an der Aller bestanden fünf Zollstellen für den Wasserverkehr. Die Höhe der an den einzelnen Zollstellen erhobenen Abgaben war völlig unterschiedlich. So waren die Zölle in Hameln doppelt so hoch, in Lauenförde sogar mehr als doppelt so hoch wie in Münden.<sup>15</sup>

Trotz ihrer zahlreichen Unzulänglichkeiten und strukturellen Mängel blieb die Flussschifffahrt auch im Weserraum lange der wichtigste Verkehrsträger im Binnenland, zu dem es beim Gütertransport über größere Entfernungen keine Alternative gab. Vor allem für das 16. und frühe 17. Jh. lässt sich infolge einer lang anhaltenden Prosperität

---

<sup>9</sup> Siehe WEGNER, Flussschifffahrt (wie Anm. 5), S. 95.

<sup>10</sup> Zu den Fischern auf der Weser und ihren Fangmethoden siehe Georg HEIL, Menschen am Fluss, in: Die Weser, Bd. 2 (wie Anm. 2), S. 188–195, hier S. 194.

<sup>11</sup> StAB 2-R.9.c. (06.05.1608).

<sup>12</sup> Siehe dazu auch Ulrich WEIDINGER, „Die bremischen Bürger, so sich der Schifffahrt auf dem Allerstrom gebrauchen“. Bremer Schifffahrt auf Weser und Aller in der Frühen Neuzeit, in: Zur See? Maritime Gewerbe an den Küsten von Nord- und Ostsee, hg. von Heide GERSTENBERGER, Ulrich WELKE, Münster 1999, S. 69–89, hier S. 74–77.

<sup>13</sup> Bezüglich der politischen Verhältnisse im Weserraum siehe Dirk KORINTH, Der Fluss und die Politik, in: Die Weser, Bd. 2 (wie Anm. 2), S. 56–65.

<sup>14</sup> Siehe KASTLER, Renaissance (wie Anm. 3), S. 13.

<sup>15</sup> Zu den Weserzöllen siehe Dirk KORINTH, Auszüge aus Registern der Weserzollstellen Großenwieden und Rinteln, in: Die Weser, Bd. 2 (wie Anm. 2), S. 79–81; WEGNER, Flussschifffahrt (wie Anm. 5), passim.

eine starke Zunahme des Warentransportes auf der Weser feststellen.<sup>16</sup> Getreide, insbesondere Roggen, entwickelte sich damals zum wichtigsten Massengut, das über die Weser in den überregionalen Handel kam; im 16. Jh. wurden jährlich durchschnittlich ca. 5000 t Korn flussabwärts verschifft. Die Kornausfuhr über die Weser – vor allem Antwerpen und Amsterdam waren von Getreideimporten abhängig – erwies sich als so lukrativ, dass sich zunehmend landwirtschaftliche Großbetriebe bildeten, die nahezu ausschließlich für den Fernhandel produzierten. Insbesondere Hameln und Minden entwickelten sich damals zu zentralen Getreidestapelplätzen.<sup>17</sup> Ähnlich wie für Getreide entstanden vor allem an der Oberweser auch für andere Exportgüter wie Färberwaid (Thüringen, Eichsfeld), Waldglas (Vogler, Hils) oder Keramik (Weser- und Leinebergland) regelrechte Produktionsregionen. Außerdem zählten Baumaterialien wie Holz, Steine und Kalk seit jeher zu den wichtigen Transportgütern auf der Weser. War es im Mittelalter vor allem der Portasandstein, so wurde seit dem 16. Jh. dann der wegen seiner Festigkeit gerühmte Obernkirchener Sandstein aus den Bückebergen über die nahe Weser verschifft.<sup>18</sup> Aufgrund seiner Qualität und des hohen fachlichen Standards der heimischen Steinhauer<sup>19</sup> fand der Obernkirchener Sandstein – z. T. auch bereits in Form vorgefertigter Bauplastiken und Schmuckelemente – weite Verbreitung bis nach Dänemark, Flandern und Holland.<sup>20</sup> Bei den weseraufwärts ins Binnenland verschifften Handelsgütern waren Nordseefisch, insbesondere Hering und Kabeljau, sowie Erzeugnisse der friesischen Landwirtschaft wie Käse und Butter am häufigsten vertreten. In den Weserzollregistern sind diese Waren oft summarisch als *Bremer Gut* verzeichnet.<sup>21</sup>

<sup>16</sup> Siehe Dirk KORINTH, Güter auf dem Fluss, in: Die Weser, Bd. 2 (wie Anm. 2), S. 150–155, hier S. 154; Jörg Michael ROTHE, Heinrich RÜTHING, Der „edle Strohm“. Daten, Beobachtungen und Überlegungen zur wirtschaftlichen Entwicklung des Weserraums von der Mitte des 16. Jahrhunderts bis zum 30-jährigen Krieg, in: Renaissance im Weserraum, Bd. 2, hg. von G. Ulrich GROSSMANN (Schriften des Weserrenaissance-Museums Schloss Brake 2), München 1989, S. 44–70, hier S. 44 f.

<sup>17</sup> KASTLER, Renaissance (wie Anm. 3), S. 15; KORINTH, Güter (wie Anm. 16), S. 150 f.; HEIL, Menschen (wie Anm. 10), S. 188; Petra MÖLLER, Beobachtungen zum Getreidehandel im Weserraum, in: Der Weserraum zwischen 1500 und 1650. Gesellschaft, Wirtschaft und Kultur in der Frühen Neuzeit, hg. von Neithard BULST et al. (Materialien zur Kunst- und Kulturgeschichte in Nord- und Westdeutschland 4), Marburg an der Lahn 1992, S. 115–141.

<sup>18</sup> Zum Obernkirchener Sandstein siehe Dieter POESTGES, Die Geschichte der Obernkirchener Sandsteinbrüche. Ein wichtiges Kapitel in den Handelsbeziehungen der Stadt Bremen, in: BremJb. 60/61, 1982/83, S. 95–116; BEI DER WIEDEN, Beziehungen (wie Anm. 8), S. 8 f.

<sup>19</sup> Zum Obernkirchener Steinhauergewerbe siehe Rolf DE GROOT, Jahreszahlenstein der Obernkirchener Steinhauerzunft, in: Die Weser, Bd. 2 (wie Anm. 2), S. 168.

<sup>20</sup> Zu den Exportgütern der Weserschifffahrt siehe ADAMECK/SCHWEEN, Kulturkontakte (wie Anm. 8), S. 16; Volker DEMUTH, Keramik aus dem Weserraum in Bergen – Zeugnis mittelalterlichen Fernhandels zwischen dem Weserbergland und dem westlichen Norwegen, in: Die Weser, Bd. 1 (wie Anm. 3), S. 62–71; DERS., Keramik aus dem Weserraum als internationales Handelsgut. Weser- und Werraware in Bergen, in: Die Weser, Bd. 2 (wie Anm. 2), S. 185; ROTHE/RÜTHING, Daten (wie Anm. 16), S. 46 ff.

<sup>21</sup> Zu den Importgütern der Weserschifffahrt siehe Holger RABE, Fernhandel (wie Anm. 3), S. 60; KORINTH, Auszüge (wie Anm. 15), S. 79; DERS., Güter (wie Anm. 16), S. 151 f.



Von den insgesamt elf an der Weser gelegenen Städten<sup>22</sup> entwickelten sich einige in der Hansezeit zu marktorientierten Handelsplätzen, für die der Güterumschlag und Handel zur wichtigsten Einnahmequelle wurde. Bei diesen Städten stellte der Hafen das zentrale ökonomische Kraftfeld dar. Als ökonomisch-technisches und soziales Ensemble war der Hafen ein gewichtiges Lebelement dieser Städte und bestimmte deren gesamtes Erscheinungsbild ganz wesentlich mit. Nicht zuletzt waren die Häfen Kommunikationszonen ersten Ranges, in deren Kontaktbereich sich ein Kulturaustausch im weitesten Sinne vollzog. Von Hafenstädten ging deshalb seit jeher ein ganz besonderes, ihnen eigenes Fluidum aus, das sie zu einem interessanten Forschungsobjekt macht.<sup>23</sup> Im Folgenden sollen einige der wichtigsten Flusshäfen an der Weser genauer in den Blick genommen werden.

### 3. Münden

Münden, in einem engen Talkessel verkehrsgünstig am Zusammenfluss von Werra und Fulda gelegen, bildete im Süden den natürlichen Ausgangs- und Zielpunkt der Weserschifffahrt. Im Allgemeinen wird die Entstehung und Ausbildung des Mündener Schiffergewerbes mit der Verleihung des Stapelrechts durch den welfischen Herzog Otto das Kind im Jahre 1247 in Verbindung gebracht. Dieses Stapelrecht schrieb vor, dass alle Münden passierenden Kaufmannswaren hier niedergelegt und zum Wohle der Stadt und ihrer Bürger zum Verkauf angeboten werden mussten.<sup>24</sup> Dieser zunächst noch sehr allgemein gehaltene Feilhaltungs- und Umladezwang sollte die Versorgung der städtischen Bevölkerung erleichtern und den Bürgern die Möglichkeit des Zwischenhandels eröffnen.<sup>25</sup> Indem die Stadt Münden in der Folgezeit die vagen und unpräzisen Ausführungen des Stapelrechts von 1247 auf gewohnheitsrechtlichem Wege konsequent zu ihren Gunsten weiterentwickelte, vermochte sie sich schon bald die Vorherrschaft auf den drei Flüssen Weser, Werra

---

<sup>22</sup> Zu den Städten an der Weser siehe Gudrun PISCHKE, *Weserstädte im Mittelalter*, in: *Die Weser*, Bd. 1 (wie Anm. 3), S. 38–50.

<sup>23</sup> Siehe Herbert EWE, *Historische Stadtansichten und ihre Bedeutung für die Erforschung der Häfen*, in: *Hansische Stadtgeschichte – Brandenburgische Landesgeschichte*, hg. von Evamaria ENGEL, Konrad FRITZE, Johannes SCHILDHAUER (*Hansische Studien VIII*), Berlin 1989, S. 250–264, hier S. 251 und 256.

<sup>24</sup> Bernhard DIESTELKAMP, *Die Städteprivilegien Herzog Ottos des Kindes, erster Herzog von Braunschweig-Lüneburg (1204–1252)*, Hildesheim 1961, S. 208, Anm. 1: *Vecturae etiam, quas ex omnibus partibus ad civitatem contingerit accedere memoratam, ibi sua deponent onera, vendentes et ementes, ut ex eo civitas emendetur.*

<sup>25</sup> Zum Stapelzwang an der Weser siehe Hans-Joachim BEHR, *Freiheit der Schifffahrt und Stapelzwang. Die Ausbildung des Stapelrechts an der Weser*, in: *Schifffahrt – Handel – Häfen. Beiträge zur Geschichte der Schifffahrt auf Weser und Mittellandkanal*, hg. von Jutta BACHMANN, Helmut HARTMANN, Minden 1987, S. 51–73.

und Fulda zu sichern. Dadurch wurden vor allem die konkurrierenden Schiffer der Landgrafschaft Hessen vom lukrativen Weserhandel ferngehalten.<sup>26</sup>

Indessen stellt sich die Frage, ob dem Stapelrecht von 1247 tatsächlich die ihm vor allem von der älteren Forschung zugeschriebene herausragende Bedeutung für Schifffahrt und Handel der Welfenstadt zukam. Auf der Werra stellte etwa 100 m vor ihrer Mündung in die Weser eine quer zur Fahrrinne liegende Felsbarre, das sogenannte Werrahohl, nämlich ein natürliches Hindernis dar, das die Schiffe nur in geleichtertem Zustand überwinden konnten. Die Schiffer mussten hier also ihre Fahrzeuge zunächst entladen, um sie nach erfolgter Überfahrt dann wieder zu beladen.<sup>27</sup> Und möglicherweise hat man auf dem das Stadtgebiet unmittelbar berührenden Fuldaarm, der eines derartigen natürlichen Schifffahrtshindernisses entbehrte, eine ähnliche Situation auf künstliche Weise geschaffen, denn ein hier vermutlich bereits zur Zeit der Stadtgründung angelegtes Mühlenwehr verhinderte ebenfalls ein glattes Durchfahren der Schiffe.<sup>28</sup> An Werra und Fulda herrschten somit Zustände, die sich vortrefflich im Sinne eines Stapel- und Feilhaltungszwangs nutzen ließen. Durch das Stapelrecht von 1247 erhielten diese Verhältnisse lediglich eine rechtliche Grundlage.

Die günstigen äußeren Rahmenbedingungen und das Stapelrecht ließen in Münden offensichtlich noch im Spätmittelalter ein Schiffergewerbe entstehen, das die Flussschifffahrt und den Handel mehr oder weniger professionell betrieb. Wichtigster Beleg hierfür sind die 1449 vom Rat gemeinsam mit der Herzogin Agnes erlassenen Statuten, die sich ausführlich mit den städtischen Schifffahrtsverhältnissen befassen. Hauptanliegen der Statuten war es, die einheimischen Mündener Schiffer vor fremder Konkurrenz zu schützen. Aus diesem Grund durften in Münden neu gebaute Schiffe im Umkreis von 16 Meilen überhaupt nicht, ansonsten aber frühestens nach Ablauf eines Jahres an Auswärtige verkauft werden. Und auch das Verbot von Fahrgemeinschaften mit fremden Schiffen diente dem Zweck, die auswärtige Konkurrenz zu schwächen. Daneben regelten die Statuten von 1449 auch die internen Verhältnisse des Mündener Schifferstandes, etwa indem sie vorschrieben, dass niemand mehr als zwei Schiffe besitzen durfte. Diese und noch weitere Bestimmungen zeigen in aller Deutlichkeit, dass die Flussschifffahrt und mit ihr das Schiffergewerbe in Münden bereits im 15. Jh. einen bedeutenden wirtschaftlichen und sozialen Faktor darstellten.<sup>29</sup>

---

<sup>26</sup> Zum Mündener Stapelrecht und seinen Auswirkungen siehe Johann Dietrich von PEZOLD, Das Stapelrecht der Stadt Münden 1247–1824. Ein erster Überblick, in: *NdSächsJb.* 70, 1998, S. 53–71; Hans GRAEFE, Das Stapelrecht der Stadt Münden von 1247. Entstehung und frühe Auswirkung, in: *HGbl.* 96, 1978, S. 139–147; Fritz FISCHER, Stapelrecht und Schifffahrt der Stadt Münden bis zum Beginn des 18. Jahrhunderts (Veröffentlichungen des Städtischen Museums Hannoversch Münden 3), Hannoversch Münden 1936.

<sup>27</sup> Zum Werrahohl siehe von PEZOLD, Stapelrecht (wie Anm. 26), S. 56; GRAEFE, Stapelrecht (wie Anm. 26), S. 139 f.; Arnold BEUERMANN, Hannoversch Münden: das Lebensbild einer Stadt (Göttinger geographische Abhandlungen 9), Bremen 1951, S. 19.

<sup>28</sup> Siehe dazu BEUERMANN, Hannoversch Münden (wie Anm. 27), S. 27 f.

<sup>29</sup> Zu den Statuten von 1449 siehe von PEZOLD, Stapelrecht (wie Anm. 26), S. 57; LÖBE, Weserbuch (wie Anm. 6), S. 257; WEGNER, Flußschifffahrt (wie Anm. 5), S. 119.

## Die ‚Schlachten‘ an der Weser



Abb. 1: Münden, Franz Hogenberg, *Civitates Orbis Terrarum*, 1588.

Die allgemeine Zunahme der Handelsschifffahrt auf Werra und Weser im 16. Jh. kam nicht zuletzt dem Müндener Schiffergewerbe zugute, das damals einen regelrechten Boom erlebte: Wurden an der Rintelner Zollstätte 1554 noch 35 Müндener Weserschiffer registriert, so waren es 20 Jahre später (1574) bereits 54 und 1616 sogar 74. Die Zahl der Müндener Schiffer erhöhte sich also innerhalb von ca. 60 Jahren um mehr als das Doppelte. Ende des 16. Jh.s wurde mehr als ein Drittel aller in Rinteln verzeichneten Fahrten von Schiffern aus Münden durchgeführt. Die Müндener Schiffer waren, soweit erkennbar, fast durchwegs Berufsschiffer, die die Weser im Laufe eines Jahres zumeist mehrmals auf Berg- und Talfahrt befuhren.<sup>30</sup>

Da die Umgebung der Stadt wenig produktiv war, waren die Müндener Schiffer in erster Linie Vermittler von Transitwaren. Bei weitem wichtigstes Transportgut der Müндener war im 16. Jh. das im Erfurter Raum angebaute Blaufärbemittel Waid, mit dem dann via Bremen der gesamte europäische Markt versorgt wurde. 1592 wurde den einheimischen Schiffern vom Müндener Rat sogar ein Monopol für den Waidtransport eingeräumt. Tatsächlich hatten viele Müндener Schiffer auf der Talfahrt ausschließlich Waid geladen, nur ganz wenige Schiffe fuhren damals ohne Waid nach Bremen.<sup>31</sup> Als der Waid um 1600 zunehmend von dem farbintensiveren Indigo verdrängt wurde, trat dann vor allem thüringisches Getreide an dessen Stelle. In den 62 Jahren von 1554

<sup>30</sup> Siehe dazu Heinrich RÜTHING, Beobachtungen zur Weserschifffahrt im 16. Jahrhundert, in: *Schifffahrt – Handel – Häfen* (wie Anm. 25), S. 80; ROTHE/RÜTHING, *Daten* (wie Anm. 16), S. 48.

<sup>31</sup> Zum thüringischen Waidhandel siehe Astrid HÄNDEL, *Der Erfurter Waid und die sächsischen Städte*, in: *Hanse, Städte, Bünde. Die sächsischen Städte zwischen Elbe und Weser um 1500*, hg. von Matthias PUHLE (*Magdeburger Museumsschriften* 4), Bd. 1, Magdeburg 1996, S. 406–416; Walter BLAHA, *Gerechnet Rechenbüchlein*, in: *Die Weser*, Bd. 2 (wie Anm. 2), S. 164–166.

bis 1616 erhöhte sich die Menge des über Münden verschifften Getreides um ca. das 15fache. Weitere wichtige Mündener Handelsgüter waren das Salz aus dem hessischen Sooden-Allendorf sowie Textilien, darunter insbesondere als Fertigprodukt Leinwand aus Hessen und Thüringen.<sup>32</sup>

Aufgrund des kontinuierlich anwachsenden Schiffsverkehrs sah man sich in Münden in der zweiten Hälfte des 16. Jh.s genötigt, die städtischen Hafenanlagen, die hier, wie im gesamten Weserraum üblich, Schlachte bzw. Schlagd genannt wurden,<sup>33</sup> grundlegend zu modernisieren. Das Mündener Hafensystem war traditionell dreigeteilt: Für jeden der drei Flüsse Weser, Werra und Fulda gab es einen eigenen Stapelplatz, der nach dem jeweiligen Endpunkt der Flussschifffahrt als Bremer (Weser), als Wanfrieder (Werra) und als Kasseler (Fulda) Schlagd bezeichnet wurde. In den Jahren 1580/82 wurden die drei Schlagden an Fulda und Werra nun mit einer starken, auf Pfahlrosten ruhenden Ufermauer befestigt, die den Schiffen das Anlegen erleichtern sollte und ihnen sichere Liegeplätze bot. Zugleich wurde die für den Lösch- und Ladebetrieb benötigte Arbeitsfläche zwischen Ufer und Stadtmauer mit einem Steinpflaster versehen.<sup>34</sup> Zur Deckung der Kosten des Hafenbaus wurde den Mündenern von ihrem Landesherrn Herzog Erich II. die Erhebung eines Schlachtgeldes – einer Art Kajegebühr – zugestanden. Die Höhe des Schlachtgeldes betrug für ein Fass Salz drei Groschen und für ein Fass Waid einen Groschen.<sup>35</sup> Wichtiger Bestandteil des Hafens war das sogenannte Lager- oder Soldhaus auf der Bremer Schlagd, in dem Kaufmannswaren gegen Gebühr zwischengelagert werden konnten. Auch zwei Wassermühlen, die Grau- oder Werdermühle am sogenannten Mühlenarm der Fulda und die Lohmühle an der Werra, waren räumlich in die Hafenanlagen integriert: Während die Werdermühle die Bremer gegen die Kasseler Schlagd abgrenzte, markierte die Lohmühle das untere Ende der Wanfrieder Schlagd.<sup>36</sup>

Die um 1580 neu gestalteten Hafenverhältnisse lassen sich auf den beiden Stadtansichten von Franz Hogenberg (1588) und Matthäus Merian (1654) gut erkennen. Auf der nur wenige Jahre nach der Erneuerung der Hafenanlage entstandenen Vedute Hogenbergs ragt die Ufermauer der Bremer Schlagd, die sich von der Werdermühle im Süden entlang des Mühlenarms der Fulda erstreckt und auch noch das Mündungsdreieck im Norden umfasst, hoch aus den Fluten empor. Dagegen sind die Kasseler Schlagd südlich der Werdermühle und vor allem die unterhalb der Werrabrücke gelegene Wanfrieder

<sup>32</sup> Siehe ROTHE/RÜTHING, Daten (wie Anm. 16), S. 48–50; BEUERMANN, Hannoversch Münden (wie Anm. 27), S. 67 f.

<sup>33</sup> Siehe dazu Ulrich WEIDINGER, Mit Koggen zum Marktplatz. Bremens Hafenstrukturen vom frühen Mittelalter bis zum Beginn der Industrialisierung, Bremen 1997, S. 217 f.; LÖBE, Weserbuch (wie Anm. 6), S. 335.

<sup>34</sup> Zur Neugestaltung der Hafenverhältnisse 1580/82 siehe BEUERMANN, Hannoversch Münden (wie Anm. 27), S. 40 f. und 71 f.; Ulrich WEIDINGER, Häfen und Schlachten, in: Die Weser, Bd. 2 (wie Anm. 2), S. 114–127, hier S. 118 f.; WEGNER, Flußschifffahrt (wie Anm. 5), S. 121 f.; LÖBE, Weserbuch (wie Anm. 6), S. 258 f. und 334 f.; FISCHER, Stapelrecht (wie Anm. 26), S. 21.

<sup>35</sup> Siehe WEIDINGER, Häfen (wie Anm. 34), S. 119; WEGNER, Flußschifffahrt (wie Anm. 5), S. 102 f. und 122; LÖBE, Weserbuch (wie Anm. 6) S. 259 und 335.

<sup>36</sup> Siehe BEUERMANN, Hannoversch Münden (wie Anm. 27), S. 40 f.; LÖBE, Weserbuch (wie Anm. 6), S. 258.

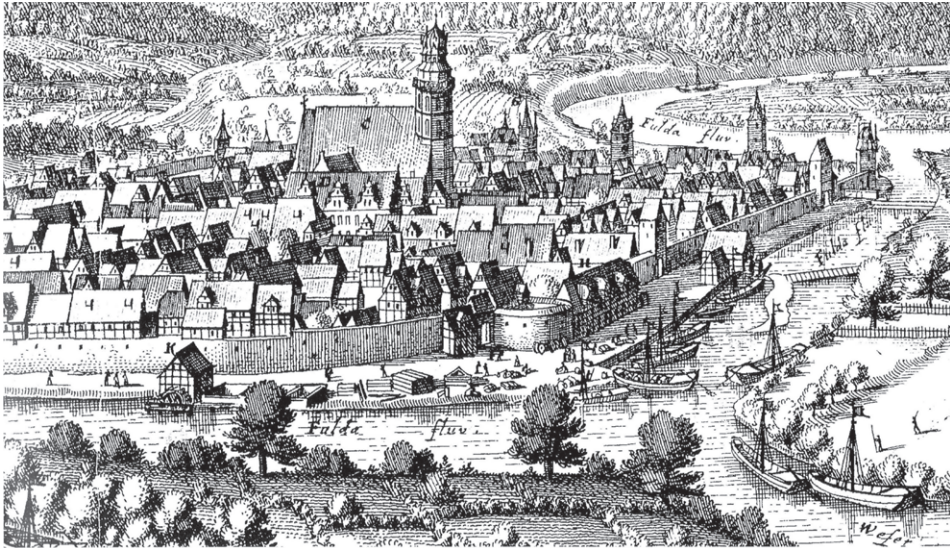


Abb. 2: Ausschnitt von: Münden, Matthias Merian, Topographia ... Braunschweig und Lüneburg, 1654.

Schlagd noch kaum ausgebaut, die Wanfrieder Schlagd ist noch nicht einmal gepflastert. Auf dem gut ein halbes Jahrhundert später entstandenen Merian-Stich scheint der Hafenausbau dann schon weiter fortgeschritten. Hier sticht vor allem das seit 1389 auf der Bremer Schlagd stehende Lagerhaus, das 1608 als lang gestreckter, mehrstöckiger Bau mit hohem Satteldach neu errichtet wurde, in seiner zentralen Funktion für den Hafenbetrieb hervor.<sup>37</sup> Auf beiden Ansichten liegen einige Kähne an der Hafenkaje, doch fällt auf, dass die größeren, mit Masten versehenen Weserböcke<sup>38</sup> wenigstens zum Teil – bei Hogenberg ausschließlich – außerhalb des eigentlichen Hafensbereichs vor der Flussinsel des sogenannten Tanzwerders ankern.<sup>39</sup> Der Hafenbetrieb auf dem Wirtschaftsufer der Kaje wird durch hier liegende Fässer, Holzstapel etc. sowie – bei Merian – durch emsig tätige Hafentarbeiter angedeutet. Hebezeuge zur Erleichterung des Güterumschlags (Kräne, Wippen) sind auf beiden Hafenprospekten nicht zu erkennen.

Der durch das Stapelrecht erzwungene Umladeprozess war in Münden äußerst schwierig zu bewerkstelligen und nahm mehrere Tage in Anspruch. Denn die aus dem Hinterland auf Werra und Fulda nach Münden gelangten Waren konnten hier nicht einfach von Bord zu Bord für die Weiterfahrt umgeladen werden, sondern mussten nach ihrer Entladung zum Zweck der Feilhaltung zum städtischen Markt transportiert werden. Erst nach dem Ende der Feilhaltungsfrist konnten sie zur weiteren Verschiffung auf die Bremer

<sup>37</sup> Siehe dazu LÖBE, Weserbuch (wie Anm. 6), S. 258 f.

<sup>38</sup> Zu den Bockschiffen auf der Weser siehe Friedrich KLUGE, Seemannssprache. Wortgeschichtliches Handbuch deutscher Seemannsausdrücke älterer und neuerer Zeit, Kassel 1973 (Nachdruck der Ausgabe von 1911), S. 108 f.; WEIDINGER, Koggen (wie Anm. 33), S. 496.

<sup>39</sup> Siehe dazu auch Renaissance im Weserraum (wie Anm. 16), Bd. 1: Die Weser als Handels- und Transportweg, S. 62–66, hier S. 64.

Schlagd gebracht werden, wo sie dann auf die größeren Weserböcke verladen wurden.<sup>40</sup> Bei diesem komplizierten Umschlagsystem kam den schmalen Stadtmauerpforten eine wichtige Funktion zu, vermittelten sie doch den Warenverkehr zwischen Hafenufer und Marktplatz. Aus diesem Grund befanden sich die meisten und bedeutendsten Pforten im nordwestlichen Mauerabschnitt, wo sie direkt auf eine der drei Schlagden führten, so etwa die Lohpforte auf die Wanfrieder Schlagd, die Fischpforte und die Mühlenpforte auf die Bremer Schlagd und die Werderpforte auf die Kasseler Schlagd.<sup>41</sup>

Um den umfangreichen Zubringerverkehr zwischen den drei Schlagden und dem Markt bewältigen zu können, bedurfte es eines professionell arbeitenden Transportgewerbes aus Lastträgern, Karrenschiebern und Fuhrleuten. Die Zahl der vom Güterumschlag lebenden Transportarbeiter muss spätestens im 16. Jh. recht ansehnlich gewesen sein. Bezeichnenderweise schlossen sich die Sackträger, wie vor ihnen bereits die Flussschiffer, die seit 1449 gildeartig organisiert waren,<sup>42</sup> im Laufe der Zeit ebenfalls zu einer Gilde zusammen.<sup>43</sup> Neben den Schiffern, Hafenarbeitern, Lastträgern und Karrenschiebern zählten auch die Schiffbauer zu dem Personenkreis, für den die Binnenschifffahrt von existentieller Bedeutung war. Diese hatten sich in der am rechten Werraufer gegenüber der Wanfrieder Schlacht gelegenen Vorstadt Blume niedergelassen, wo sie die für den Flussverkehr benötigten kiellosen Kastenschiffe und Weserböcke zimmerten.<sup>44</sup>

Münden war eine ausgesprochene Handels- und Hafenstadt, deren Lebenselixier die Flussschifffahrt war. Die drei Schlagden bildeten das wirtschaftliche Zentrum, und das schiffahrts- und hafenbezogene Gewerbe nahm über seine zunftartigen Zusammenschlüsse entscheidenden Einfluss auf das soziale Leben der Stadt. Fluss und Hafen drückten, wie es die Stadtpläne Hogenbergs und Merians eindrucksvoll zum Ausdruck bringen, dem städtischen Erscheinungsbild unverkennbar ihren Stempel auf.

#### 4. Höxter

Auch in Höxter, der nächsten größeren Stadt flussabwärts, gab es Anlegestellen für die Flussschifffahrt. Doch blieben Flussverkehr und Hafen, ganz im Gegensatz zu Münden, hier stets von untergeordneter Bedeutung. In Höxter machte sich nämlich ein Strukturelement, das den gesamten Weserraum auszeichnete, besonders nachdrücklich bemerkbar: Stärker noch als durch die Nord-Süd-Ausrichtung des Wasserwegs erhielt die Weserregion durch die West-Ost-Ausrichtung der fruchtbaren Lössböden von

---

<sup>40</sup> Siehe Detlev ELLMERS, *Wege und Transport: Wasser*, in: *Stadt im Wandel. Kunst und Kultur des Bürgertums in Norddeutschland 1150–1650*, Bd. 3, hg. von Cord MECKSEPER, Berlin <sup>2</sup>1978, S. 250 f.; LÖBE, *Weserbuch* (wie Anm. 6), S. 257 und 334.

<sup>41</sup> BEUERMANN, *Hannoversch Münden* (wie Anm. 27), S. 48 f.

<sup>42</sup> Siehe *Renaissance*, Bd. 1 (wie Anm. 39), S. 63.

<sup>43</sup> Siehe BEUERMANN, *Hannoversch Münden* (wie Anm. 27), S. 67; LÖBE, *Weserbuch* (wie Anm. 6), S. 204 und 335.

<sup>44</sup> Siehe BEUERMANN, *Hannoversch Münden* (wie Anm. 27), S. 30 und 68.

Osnabrück bis Magdeburg ihre geologische Prägung.<sup>45</sup> Ihren verkehrsgeografischen Niederschlag fand diese Ausrichtung in der west-östlichen Verkehrsachse des Hellwegs, der den westfälischen Raum mit dem Leinetal und Braunschweig verband. In Höxter querte der südliche Strang des Hellwegs, der hier über den Straßenzug Westerbeke und über den Neuen Markt direkt zum Flussufer führte, die Weser.<sup>46</sup> Es ist deshalb gewiss kein Zufall, dass sich in Höxter eine der ältesten Weserbrücken befand. Sie wurde vor 1115 errichtet und 1249 durch einen Neubau ersetzt. Diese Brücke verlieh der Stadt Höxter bis weit in die frühe Neuzeit hinein eine privilegierte Stellung im West-Ost-Verkehr.<sup>47</sup> Nicht dem Hafen, sondern der Weserbrücke verdankte Höxter also seine wirtschaftliche Stellung im Oberweserraum, im Vergleich zum Fernhandel zu Lande hatte die Weser als Transportweg hier nur eine untergeordnete Bedeutung.<sup>48</sup>

## 5. Hameln

Wie Höxter lag auch die Stadt Hameln an einem Zweig des Hellwegs, weshalb dem Ost-West-Transit hier ebenfalls seit jeher große Bedeutung zukam.<sup>49</sup> Der Brückenschlag über die Weser – schon in fränkischer Zeit wurde vermutlich eine erste Holzbrücke errichtet – war für die Anbindung der Stadt an den Fernhandel daher zunächst wichtiger als der Fluss.<sup>50</sup> Dies umso mehr als die Schifffahrt bei Hameln nicht gerade die günstigsten Voraussetzungen vorfand: Der Strom war hier stark verwildert und in mehrere Arme gespalten, und bei jedem größerem Hochwasser drohten neue Durchbrüche; überdies erschwerten Klippen und Stromschnellen die durchgehende Fahrt.<sup>51</sup>

Den weitaus größten Schaden aber bereitete der Schifffahrt ein künstliches, von Menschenhand geschaffenes Hindernis. Man hatte nämlich im Hochmittelalter – der genaue Zeitpunkt lässt sich nicht mehr feststellen – durch Pfahleinschlag und Steinsetzung quer durch das Strombett ein Wehr errichtet, um mit dem gestauten Weserwasser die städtischen Mühlen anzutreiben.<sup>52</sup> Die Schiffe konnten dieses als Schlacht

---

<sup>45</sup> Siehe KASTLER, *Weser* (wie Anm. 3), S. 13; RABE, *Fernhandel* (wie Anm. 3), S. 57.

<sup>46</sup> Heinrich RÜTHING, *Höxter um 1500. Analyse einer Stadtgesellschaft* (Studien und Quellen zur westfälischen Geschichte 22), Paderborn 1986, S. 42.

<sup>47</sup> Ebd., S. 49 f.; PISCHKE, *Weserstädte* (wie Anm. 22), S. 38.

<sup>48</sup> Holger RABE, *Blick auf Höxter von Süden*, in: *Die Weser*, Bd. 2 (wie Anm. 2), S. 130; RÜTHING, *Höxter* (wie Anm. 46), S. 217 f.

<sup>49</sup> Siehe RABE, *Fernhandel* (wie Anm. 3), S. 58 und 61.

<sup>50</sup> Siehe Norbert HUMBURG, Victor MEISSNER, *Hamelner Weserbrücke – Modell*, in: *Die Weser*, Bd. 2 (wie Anm. 2), S. 54.

<sup>51</sup> Siehe Otto MEINARDUS, *Geschichtliche Einleitung*, in: *Urkundenbuch des Stiftes und der Stadt Hameln*, hg. von DEMS. (Quellen und Darstellungen zur Geschichte Niedersachsens 2 und 10), Bd. 1, Osnabrück 1977, S. II; WEGNER, *Flußschifffahrt* (wie Anm. 5), S. 125 f.

<sup>52</sup> Die erste Erwähnung dieses Stauwehrs findet sich in der schriftlichen Überlieferung zum Jahre 1314; siehe MEINARDUS, *UB Hameln* (wie Anm. 51), Nr. 173. Zum Bau dieser Schlacht siehe Carl von REITZENSTEIN (Hg.), *Sprengers Geschichte der Stadt Hameln*, Hameln 1861, Reprint Hannover-Döhren 1979, S. 164; WEGNER, *Flußschifffahrt* (wie Anm. 5), S. 126; LÖBE, *Weserbuch* (wie Anm. 6), S. 98.

bezeichnete Stauwerk wegen des großen Höhenunterschieds der Weser – die Stauhöhe betrug ca. 2,30 m – nicht passieren. Um den Fahrzeugen dennoch die Durchfahrt zu ermöglichen, hat man auf dem stadtseitigen Ufer nahe der sogenannten Pfortmühle einen gut 6 m breiten Durchlass in Gestalt einer hölzernen Gleitbahn freigehalten. Auf dieser Fiehre, auch als *Hamelner Loch* bezeichnet, konnten die Schiffe herauf- und herunter gelassen werden, wobei diese flussaufwärts mühevoll mit Menschenkraft – der Einsatz von Pferden und Ochsen war laut städtischen Statuten verboten – hoch gezogen werden mussten. Eine Winde für die Bergfahrt wurde erst 1634 installiert.<sup>53</sup> Doch glich auch dieses Hamelner Loch einem reißenden Wasserfall und stellte deshalb für die Schifffahrt eine außerordentliche Gefahrenstelle dar. Es wird von zahlreichen Havarien berichtet, bei denen Schiffe zerbrachen oder beim Herunterfallen gegen die Stadtmauer stießen.<sup>54</sup>

Auch wenn die Hamelner Schlacht somit allseits als gefährliches Schifffahrtshindernis gefürchtet war, so gereichte sie doch der Stadt Hameln zum großen Vorteil. Damit nämlich die Fahrzeuge einigermaßen unbeschädigt durch die Fiehre kamen und damit vor allem die wertvolle Ladung nicht aufs Spiel gesetzt wurde, musste man die Waren vor Passieren des Hohls zunächst ausladen, um sie nach erfolgter Durchfahrt dann wieder einzuladen. Die durch die äußeren Umstände erzwungene Warenniederlage nutzte die Stadt Hameln zu ihren Gunsten, indem sie die Schiffer verpflichtete, ihre ausgeladenen Waren den Bürgern der Stadt zum Kauf feil zu bieten. Ohne im Besitz eines Stapelrechts zu sein, führte die Stadt somit einen Stapel- und Verkaufszwang für alle vorbei fahrenden Handelsschiffe ein. Und da die Schiffer für das Aufstapeln der Waren auch noch ein „Niederlagegeld“ – eine Art Kajegebühr – bezahlen mussten, wurde die Fahrt durch das Hamelner Loch für die Stadt zu einer äußerst lukrativen Einnahmequelle.<sup>55</sup>

Die erzwungene Fahrtunterbrechung an der Hamelner Schlacht ließ somit an der Schiffsanlegestelle ober- und unterhalb des Hohls eine Hafen- und – bedingt durch den Feilbietungszwang – auch eine Marktsituation entstehen. Diese bereits in mittelalterlicher Zeit entstandenen Hafenstrukturen hatten, wie Merians Stadtansicht von 1654 zeigt, im Wesentlichen auch im 17. Jh. noch Bestand. Zwar wird das Stauwehr der Schlacht hier nur vage angedeutet, aber die zwischen Stadtmauer und Flussufer eingezwängte, gepflasterte Hafenkaje ist gut zu erkennen; sie erstreckt sich von der Fischpforte (O) im Süden bis zur sogenannten Pfortmühle im Norden. Hier befand sich jahrhundertlang der Anleger für die Weserschiffe. Die Verbindung zur Stadt war durch die wenig oberhalb der Pfortmühle gelegene Weserpforte (P) gegeben. Durch diesen schmalen Durchlass in der Stadtmauer gelangte man auf direktem Wege über die Fischpfortenstrasse zum Markt, wo die dem Patron der Schiffer und Kaufleute geweihte Nikolaikirche stand.

<sup>53</sup> Siehe LÖBE, *Weserbuch* (wie Anm. 6), S. 99 und 259.

<sup>54</sup> Siehe Georg HEIL, *Schiffe auf der Weser im 18. Jahrhundert*, in: *Die Weser*, Bd. 2 (wie Anm. 2), S. 100–105, hier S. 102.

<sup>55</sup> Siehe dazu RABE, *Fernhandel* (wie Anm. 3), S. 59; LÖBE, *Weserbuch* (wie Anm. 6), S. 99, 259 und 274; WEGNER, *Flußschifffahrt* (wie Anm. 5), S. 127.



## Die ‚Schlachten‘ an der Weser

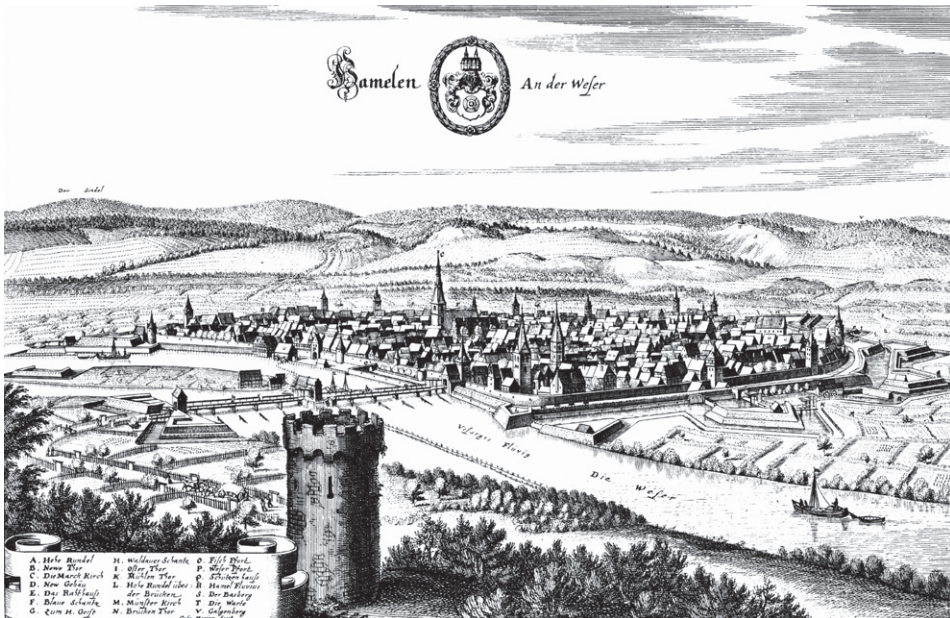


Abb. 3: Hameln, Matthias Merian, Topographia ... Braunschweig und Lüneburg, 1654.

Durch das Stauwehr der Schlachte sowie das an der Hafenkaje zu zahlende Niederlagegeld profitierte Hameln vorzüglich von der an der Stadt vorbei führenden Schifffahrt. Die aktive Beteiligung der Stadt an der Weserschifffahrt war hingegen lange Zeit eher von geringem Umfang. Aufgrund der Bündelung des den Fluss querenden Ost-West-Verkehrs hatte der Landverkehr für Hameln zunächst Vorrang. Die Flandernfahrer unter den Hamelner Fuhrleuten fuhren mit ihren Pferdefuhrwerken sogar bis an die Kanalküste.<sup>56</sup> Zur Schifferstadt im eigentlichen Sinn wurde Hameln erst in der zweiten Hälfte des 16. Jh.s. Wichtige Belege hierfür sind die quantitative Zunahme der Schiffer sowie die qualitative Veränderung des Schifferstandes. Mitte des 16. Jh.s, 1554, passierten lediglich fünf Hamelner Schiffer insgesamt 22-mal die schauburgische Zollstelle in Großenwieden. Die meisten dieser Fahrten blieben auf die Talfahrt beschränkt. Gut 60 Jahre später, 1616, registrierten die Zöllner der inzwischen nach Rumbeck verlegten Zollstelle Hameln 170-mal als Herkunftsort, und an diesen Fahrten waren 20 Schiffer beteiligt. Die Anzahl der Hamelner Weserschiffer hatte sich also innerhalb zweier Generationen vervierfacht, die der durchgeführten Schiffspassagen sogar fast verachtacht. Lediglich Schiffer aus Münden passierten die Rumbecker Zollstelle noch häufiger. Und im Unterschied zu 1554 waren jetzt fast nur noch Berufsschiffer unterwegs, zwölf der 20 Hamelner Schiffer passierten die Rumbecker Zollstelle über siebenmal im Jahr. Es war also um 1600 zu einer Professionalisierung der Hamelner Schifffahrt gekommen, die Zahl und der Frachtanteil der Gelegenheitschiffer waren gering.<sup>57</sup>

<sup>56</sup> Siehe Detlev ELLMERS, Das Schiff als Zeichen in Mittelalter und früher Neuzeit. Bürgerliche Selbstdarstellung im Flussgebiet der Weser, in: DSA 19, 1996, S. 221–252, hier S. 230 ff.

<sup>57</sup> Siehe ROTHE/RÜTHING, Daten (wie Anm. 16), S. 53 f.

Die Entstehung eines professionellen Hamelner Schifferstandes ist in unmittelbarem Zusammenhang mit der sprunghaften Zunahme des Getreideexportes zu sehen. Hameln entwickelte sich um 1600 im mittleren Weserraum zum zentralen Getreidestapelplatz, 1616 hatten fast alle zu Tal fahrenden Hamelner Schiffe Korn geladen. Die Kornausfuhr über Hameln betrug 1616 ca. 650 Fuder, sie war damit gegenüber 1554 – damals waren es 40 Fuder – um das Sechzehnfache angestiegen.<sup>58</sup> Daneben war Hameln um 1600 auch der Hauptumschlagplatz für Keramik an der Weser; angeliefert wurden die „Pötte“ und „Krüge“ vorwiegend aus der Umgebung von Hameln und dem Töpferdorf Duingen.<sup>59</sup>

## 6. Minden

Minden, unmittelbar nördlich der Porta Westfalica gelegen, wo die Weser in die norddeutsche Tiefebene eintritt, war der letzte größere Flusshafen vor Bremen. Minden war neben Bremen die einzige Stadt des Weserraumes, die in der Hanse eine gewisse Rolle spielte und auch auf vielen Hansetagen durch eigene Ratssendeboten vertreten war. So haben die Mindener Kaufleute denn auch weit gespannte Handelsbeziehungen nach Köln und Flandern, aber auch in den nordosteuropäischen Raum nach Riga, Pleskau, Smolensk und Nowgorod unterhalten; letztere sind vermutlich im Zusammenhang mit dem beträchtlichen hansezeitlichen Landhandel ins Ostseegebiet zu sehen.<sup>60</sup> Denn auch in Minden querte ein Strang des Hellwegs die Weser, weshalb die Stadt in den ostwestlichen Handelsverkehr eingebunden war.<sup>61</sup> Der Brückenschlag über die Weser erfolgte vermutlich erstmals im 11. Jh., 1258 wurde der Bau einer neuen, leistungsfähigeren Weserbrücke in Angriff genommen.<sup>62</sup>

Doch entwickelte die Stadt Minden schon früh auch ein Interesse am Flussverkehr auf der Weser.<sup>63</sup> Begünstigt wurde der Mindener Fernhandel zu Wasser und zu Land durch ein spätestens seit der Mitte des 15. Jh.s ausgeübtes Stapelrecht. Die anfängliche Beschränkung der Stapelgüter auf Korn und Holz lässt das Interesse Mindens an der eigenen Exportproduktion, der Bierbrauerei, deutlich hervortreten.<sup>64</sup> Was die Flussschifffahrt anbelangt, so zeichnete sich Minden dadurch aus, dass es als einzige Weserstadt spätestens seit dem 15. Jh. den Versuch unternahm, den freien Zugang zur See an Bremen vorbei durchzusetzen, um so zumindest in beschränktem Umfang eine

---

<sup>58</sup> Zum Hamelner Getreideexport siehe ebd., S. 54.

<sup>59</sup> Siehe ebd., S. 53.

<sup>60</sup> Siehe dazu RABE, Fernhandel (wie Anm. 3), S. 60; LÖBE, Weserbuch (wie Anm. 6), S. 195, 313 und 315.

<sup>61</sup> Siehe LÖBE, Weserbuch (wie Anm. 6), S. 296 f. und 304.

<sup>62</sup> Siehe PISCHKE, Weserstädte (wie Anm. 22), S. 38.

<sup>63</sup> Frühester Beleg für die Mindener Flussschifffahrt ist ein Zollstreit zwischen Minden und Hameln um 1200. Siehe dazu MEINARDUS, UB Hameln (wie Anm. 51), Nr. 8; RABE, Fernhandel (wie Anm. 3), S. 54; PISCHKE, Weserstädte (wie Anm. 22), S. 46; WEGNER, Flußschifffahrt (wie Anm. 5), S. 124.

<sup>64</sup> Siehe Lore Maria HÜBERT-FRANKE, Minden, in: Die Weser, Bd. 2 (wie Anm. 2), S. 144–145; BEHR, Freiheit (wie Anm. 25), S. 53; WEGNER, Flußschifffahrt (wie Anm. 5), S. 131.

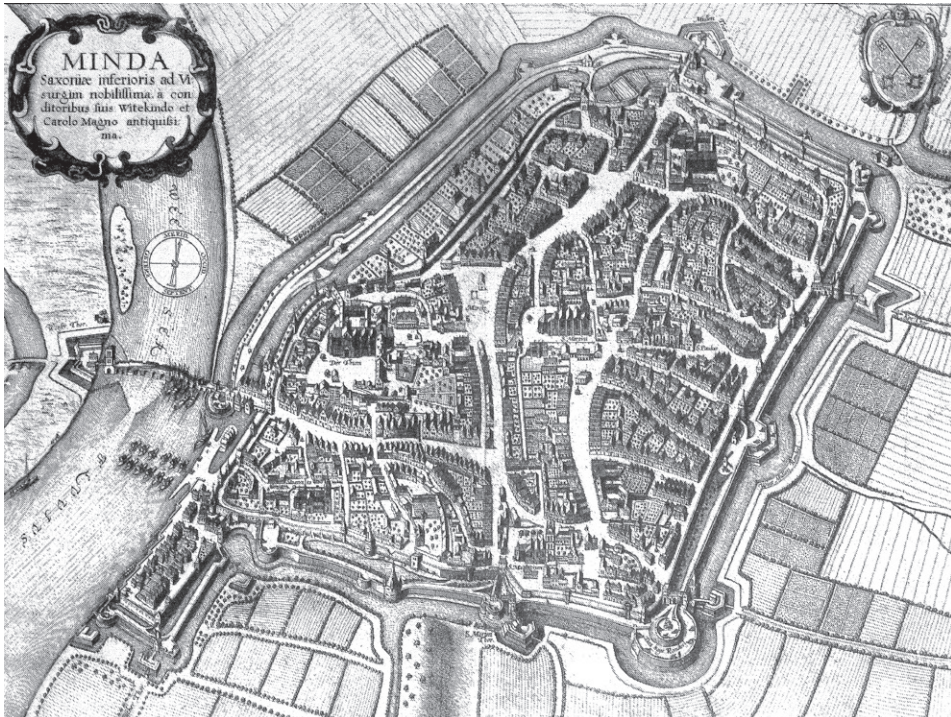


Abb. 4: Minden, Wenzel Hollar, Vogelschau 1657.

eigenständige Seeschifffahrt zu betreiben.<sup>65</sup> 1552 schien die Stadt ihr Ziel erreicht zu haben, als ihr Kaiser Karl V. ein Privileg aushändigte, das den Mindener Schiffern freie Fahrt auf der gesamten Weser zusicherte und für sie den Bremer Stapel- und Umladezwang außer Kraft setzte.<sup>66</sup> Dies rief den geharnischten Protest Bremens hervor, das seinerseits im Besitz eines kaiserlichen Privilegs war, das nicht nur das Bremer Stapelrecht auf bestimmte Güter (Getreide, Mehl, Wein, Bier) ausdrücklich anerkannte, sondern darüber hinaus der Stadt die Hoheitsgewalt über die Unterweser bestätigte.<sup>67</sup> Ein jahrhundertelanger Rechtsstreit zwischen Minden und Bremen war die Folge, letztendlich blieb den Mindenern der Zugang zur offenen See verschlossen.<sup>68</sup>

Im 16. Jh. hatte die lang anhaltende Getreidekonjunktur im Weserraum auch in Minden eine Ausweitung und Intensivierung der Schifffahrtsaktivitäten zur Folge. In den 70er Jahren des 16. Jh.s hatten zwei Drittel der zu Tal fahrenden Mindener Schiffe Getreide und Rübsamen geladen. Minden war damals der zentrale Sammelplatz für Getreide unter den Weserstädten. Einen zweiten Schwerpunkt im Mindener Frachtgut

<sup>65</sup> Siehe dazu BEHR, Freiheit (wie Anm. 25), S. 52; HEIL, Menschen (wie Anm. 10), S. 189.

<sup>66</sup> Siehe dazu Georg HEIL, De origine antiquitate, et celebritate, urbis Mindae, in: Die Weser, Bd. 1 (wie Anm. 3), S. 88; BEHR, Freiheit (wie Anm. 25), S. 54.

<sup>67</sup> Siehe dazu BEHR, Freiheit (wie in Anm. 25), S. 52 f.

<sup>68</sup> Zum bremisch-mindischen Rechtsstreit siehe Martin KRIEG, Der Schifffahrtsstreit zwischen Bremen und Minden, in: HGBl. 60, 1935, S. 66–88.

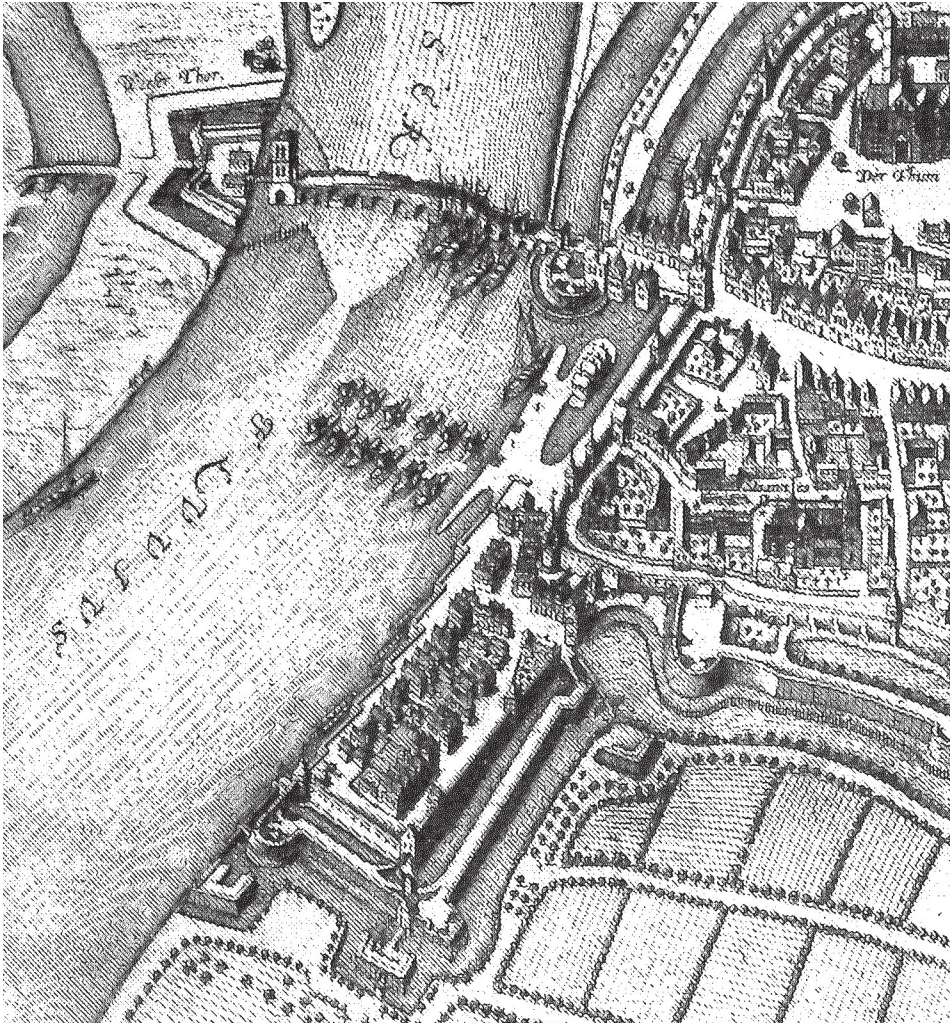


Abb. 5: Wenzel Hollar, Ausschnitt Schlage und Fischerstadt, 1657.

bildeten Baustoffe wie Steine, Kalk und Holzbalken, die etwa jedes fünfte Mindener Schiff geladen hatte.<sup>69</sup> Der sprunghafte Anstieg insbesondere des Kornhandels im 16. Jh. äußerte sich zunächst in einer zahlenmäßigen Zunahme, später dann auch in einer Professionalisierung des Schifferstandes: Entrichteten 1554 30 Mindener Schiffer an den Zollstellen der Weser ihre Abgaben, so waren es 1571/74 bereits 41; die Zahl der in Minden beheimateten Schiffer hatte sich also in weniger als 20 Jahren um ein Drittel erhöht. Und wenn die Zahl der Schiffer in den nächsten vier Jahrzehnten bis 1616 wieder fast um die Hälfte auf 22 schrumpfte, so verbarg sich dahinter, ähnlich wie zur gleichen Zeit in Hameln, eine Tendenz zur Professionalisierung innerhalb der Schifffahrt, denn ein Großteil dieser Schiffer – 13 von 22 – war nun sechs- bis sie-

<sup>69</sup> Siehe RÜTHING, Beobachtungen (wie Anm. 30), S. 84; ROTHE/RÜTHING, Daten (wie Anm. 16), S. 57.

benmal im Jahr auf der Weser in Richtung Bremen unterwegs.<sup>70</sup> Um 1600 muss also ein erheblicher Konzentrationsprozess unter den Schiffern Mindens stattgefunden haben.

Nachdem in Minden im Frühmittelalter im Bereich des heutigen Marktes und der Obermarktstraße entlang eines vom Hauptstrom abgespaltenen Weserarms zunächst eine typische Ufermarktsituation bestanden hatte,<sup>71</sup> wurden die Schiffslandeplätze in späterer Zeit direkt an den Hauptstrom verlegt. Die Anlegestellen der Handelsschiffe befanden sich seither an einer schmalen, lang gezogenen Halbinsel, die der Stadt im Norden vorgelagert war und sich bis nahe an die Weserbrücke erstreckte. 1572 war der Stadt im ‚Lübbecker Rezess‘ zugestanden worden, die Befestigung dieses Ausladeplatzes, der eine Fläche von 380m<sup>2</sup> umfasste, nach ihren eigenen Vorstellungen vorzunehmen. Als Winter- und Sicherheitshafen stand den Schiffern zudem die sogenannte Tränke im Mündungsbereich der Bastau zur Verfügung, wo die Fahrzeuge in der schiffahrtfreien Zeit oder bei Hochwasser und Unwetter Schutz fanden.<sup>72</sup>

Eine besondere Bedeutung kam beim Mindener Hafenbetrieb der sogenannten Fischerstadt zu, die, unmittelbar an der Weser gelegen, im Nordosten an die städtische Bebauung anschloss. Aus einer vorstädtischen Fischersiedlung hervorgegangen, lag die Fischerstadt ursprünglich außerhalb der mittelalterlichen Ringmauer. Erst Ende des 14. Jh.s wurde sie in die städtische Befestigungsanlage einbezogen. Obwohl sie seither ein fester Bestandteil der Stadt war und auch deren fortifikatorischem Schutz unterstellt war, nahm die Fischerstadt in rechtlicher Hinsicht noch lange eine Sonderstellung ein und entwickelte ein starkes Eigenleben mit Bürgermeister, Rat, Rathaus und eigenem Siegel. Die Sonderstellung der Fischerstadt war vor allen Dingen deren besonderer Bevölkerungsstruktur geschuldet: Die Fischerstadt war ein Wohnviertel, in dem ausschließlich Fischer, Schiffer und Schiffsmüller lebten, deren Arbeitsfeld der Hafen und die Flussschiffahrt war. Vermutlich 1535 wurde den Bewohnern der Fischerstadt vom Bischof und von der Stadt Minden das Fischerregal verliehen, das grundlegende Bestimmungen zum Fischergewerbe und zu den Bürgerpflichten enthielt, aber auch die praktische Ausübung der Schifffahrt regelte. So war in Minden das Recht, die Weser mit Schiffen zu befahren, von der Mitgliedschaft im Fischeramt abhängig.<sup>73</sup> 1564 wurden die Statuten der Fischerzunft zusammen mit weiteren Satzungen in einem Buch aufgezeichnet, das sich in einer prachtvollen Abschrift von 1647 (*Der Fischerstadt Gerechtigkeit Buch*) erhalten hat. Anders als in vielen anderen Städten nahmen die Fischer, Schiffer und Schiffsmüller in Minden also keinen untergeordneten Status ein, sondern bildeten hier ein zunftfähiges Gewerbe. Und die diesem Personenkreis als Wohnviertel vorbehaltene

---

<sup>70</sup> Siehe RÜTHING, Beobachtungen (wie Anm. 30), S. 57.

<sup>71</sup> Siehe dazu Detlev ELLMERS, Frühe Schifffahrt auf Ober- und Mittelweser und ihren Nebenflüssen, in: Schifffahrt – Handel – Häfen (wie Anm. 25), S. 17–50, hier S. 39. Zu den frühmittelalterlichen Ufermärkten siehe ebd., S. 37 f.

<sup>72</sup> Zu den Hafenverhältnissen an Weser und Bastau siehe Jutta BACHMANN, Die Mindener Häfen in ihrer historischen Entwicklung, in: Schifffahrt – Handel – Häfen (wie Anm. 25), S. 355–375, hier S. 355 f.

<sup>73</sup> Siehe HEIL, Menschen (wie Anm. 10), S. 194.

Fischerstadt war in gewisser Weise eine eigene kleine Stadt vor der Stadt und übte so einen starken städtebaulichen Einfluss aus.<sup>74</sup>

Besonders anschaulich sind die frühneuzeitlichen Hafenverhältnisse Mindens auf einem Kupferstich Wenzel Hollars aus dem Jahre 1657 wiedergegeben, der die Stadtansicht aus der Vogelschau zeigt.<sup>75</sup> Am unteren Bildrand ist die lang gestreckte, im Osten und Westen durch zwei uferparallele Straßen (heute Weserstraße und Oberstraße) begrenzte Fischerstadt zu sehen, die hier bereits in die frühneuzeitliche Befestigungsanlage einbezogen ist. Nur wenig oberhalb der Fischerstadt erstreckt sich die zur Hafenkaje ausgebaute Halbinsel im Fluss. Da der Hauptzugang zum Hafen durch das in die Fischerstadt führende Fischertor erfolgte, wurde dieser auch als Schlagde auf der Fischerstadt bezeichnet.<sup>76</sup> Von der gepflasterten Kaianlage führen drei Schiffstreppe ins Wasser, über die die Fahrzeuge auch bei niedrigem Wasserstand gut zu erreichen waren und mit Hilfe von Trägern be- und entladen werden konnten. Die vier Häuser, die im oberen rückwärtigen Bereich der Schlagde stehen, sind vermutlich ebenfalls mit dem Hafenbetrieb in Verbindung zu bringen, möglicherweise handelt es sich um Speicher oder Lagerhäuser, in denen vorübergehend Waren aufbewahrt werden konnten.<sup>77</sup> Gegenüber hat ein größeres einmastiges Schiff an der Kaje festgemacht. Weitere Liegeplätze stehen entlang der Ufermauer der Fischerstadt zur Verfügung, die von kleineren mastlosen Kähnen als Kaje genutzt wird.<sup>78</sup> Technische Einrichtungen zur Erleichterung des Güterumschlags sind, soweit zu sehen, auf der Schlagde noch nicht vorhanden. Die älteste Nachricht von einem Hafenkran findet sich in den Kämmererechnungen des Jahres 1725.<sup>79</sup>

Eine starke Beeinträchtigung des Hafenbetriebs stellten zweifelsohne die unmittelbar vor der Schlagde im Fahrwasser der Weser verankerten Schiffsmühlen dar. Auf Hollars Stich sind insgesamt zwölf Mühlen zu sehen, die in zwei parallelen Reihen angeordnet sind und bis in die Strommitte reichen. In der zweiten Hälfte des 16. Jh.s lagen sogar 14 Schiffsmühlen vor dem Hafen im Strom, darunter auch die städtische Walkmühle.<sup>80</sup> Die massive Behinderung des Schiffsverkehrs und Hafenbetriebs durch

---

<sup>74</sup> Zur Mindener Fischerstadt siehe Georg HEIL, *Der Fischerstadt Gerechtigkeit Buch*, in: *Die Weser*, Bd. 2 (wie Anm. 2), S. 202–203; Johann Karl von SCHRÖDER (Bearb.), *Mindener Stadtrecht. 12. Jahrhundert bis 1540* (Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Westfalen 8), Münster 1997, S. 117–144; Martin KRIEG, *Die alte Fischerstadt von Minden*, in: *Mindener Heimatblätter* 24, 1952, S. 1–6 und 21–24; Marianne NORDSIEK, *Brühl und die Fischerstadt. Untersuchungen zur mittelalterlichen Siedlungsgeschichte der Stadt Minden*, in: *Mitteilungen des Mindener Geschichtsvereins* 69, 1997, S. 149–184.

<sup>75</sup> Siehe Volker RODEKAMP, *Minden und die Weser. Anmerkungen zu Bildquellen aus seiner Geschichte*, in: *Schiffahrt – Handel – Häfen* (wie Anm. 25), S. 350.

<sup>76</sup> Siehe BACHMANN, *Häfen* (wie Anm. 72), S. 355.

<sup>77</sup> Siehe auch WEIDINGER, *Häfen* (wie Anm. 34), S. 125 f.

<sup>78</sup> Siehe BACHMANN, *Häfen* (wie Anm. 72), S. 355.

<sup>79</sup> Siehe ebd., S. 357.

<sup>80</sup> Siehe Hans-Joachim BEHR, *Die Streitigkeiten der Stadt Minden mit der Landesherrschaft um die Schiffsmühlen auf der Weser*, in: *An Weser und Wiehen: Beiträge zur Geschichte und Kultur einer Landschaft* (Festschrift für Wilhelm Brepohl), hg. von Hans NORDSIEK (*Mindener Beiträge* 20), Minden 1983, S. 143–152, hier S. 143 f. und 148.

die Schiffsmühlen ließ die betroffenen Schiffer – so etwa auch die Vlothoer Schiffergilde – wiederholt beim Rat der Stadt vorstellig werden. Doch wusste man sich zur Not auch selbst zu helfen. Viele Weserschiffe – bei Wenzel Hollar sind es fünf – lagen direkt unterhalb der Weserbrücke vor Anker. Hier warteten sie, bis ein Liegeplatz an der Schlagde frei wurde, oder sie luden ihre Waren auf kleinere Kähne um, die leichter einen Anlegeplatz fanden.<sup>81</sup>

Im 17. Jh. verlor Minden in der Weserschifffahrt dann relativ an Bedeutung. Mindens Anteil an der Gesamtmenge des exportierten Getreides war 1616 nur mehr etwa halb so groß wie noch ein halbes Jahrhundert zuvor (10,2 % anstatt 23,1 % 1554), und es gelang den Mindener Schiffern immer weniger, die mittlere Weserregion ausreichend mit Fisch und Milchprodukten zu beliefern.<sup>82</sup> Der Bedeutungsverlust Mindens ging auf Kosten der Nachbarstädte Hameln und Vlotho, die Minden als Umschlags- und Hafenplatz an der mittleren Weser immer mehr den Rang abließen. Vor allem der Aufstieg Vlothos zur bedeutenden Schifferstadt seit 1600 kann als atemberaubend bezeichnet werden. Die Zahl der Vlothoer Schiffer hatte sich bis 1616 innerhalb zweier Generationen von vier auf 23 versechsfacht. Vlotho entwickelte sich im 17. Jh. zum Weserhafen für Ostwestfalen, unter anderem wurden die Flachsanbaugebiete der Grafschaft Ravensberg von Vlotho aus mit Korn versorgt. In gewisser Weise trat Vlotho als Schiffer- und Hafenstadt die Nachfolge der Bischofsstadt Minden an.<sup>83</sup> Minden sah sich Anfang des 17. Jh.s von aufstrebenden Schifferstädten wie Vlotho und Hameln in die Defensive gedrängt – ein erster Hinweis darauf, dass die Gewichte im Weserraum während des bald ausbrechenden 30-jährigen Krieges grundlegend neu verteilt wurden.<sup>84</sup>

## 7. Bremen

Letzte größere Hafenstadt vor der Mündung der Weser in die Nordsee war Bremen. Bedingt durch seine Lage am Unterlauf des Flusses war Bremen für die Weserschifffahrt gewissermaßen das Tor zur Welt. Trotz seiner Seehafenfunktion, die der Weserschifffahrt den Anschluss an den internationalen Seeverkehr eröffnete, betrieb die Stadt Bremen seit jeher auch eine binnenwärts gerichtete Flussschifffahrt, um sich das wirtschaftliche Hinterland an Mittel- und Oberweser, aber auch der Aller-Leine-Region zu erschließen und nutzbar zu machen.<sup>85</sup> 1535 schloss Bremen mit der Landgrafschaft Hessen einen Handelsvertrag ab, der die Getreidezufuhr auf der Weser sicherstellte. 1570 vermochte sich die Wesermetropole dann auch das Recht

<sup>81</sup> Siehe BACHMANN, Häfen (wie Anm. 72), S. 360; WEIDINGER, Häfen (wie Anm. 34), S. 126.

<sup>82</sup> Siehe ROTHE/RÜTHING, Daten (wie Anm. 16), S. 57.

<sup>83</sup> Siehe Georg HEIL, Schiffer und Kaufleute. Die Vlothoer Weserflotte und der Weserhafen Vlotho, in: 800 Jahre Vlotho. Stadtgeschichte(n), hg. von Peter SUNDERMANN, Vlotho 1985, S. 24–58, hier S. 25 ff.; ROTHE/RÜTHING, Daten (wie Anm. 16), S. 56 f.

<sup>84</sup> ROTHE/RÜTHING, Daten (wie Anm. 16), S. 58.

<sup>85</sup> Siehe dazu WEIDINGER, Bremer Schifffahrt (wie Anm. 12), S. 70 ff.

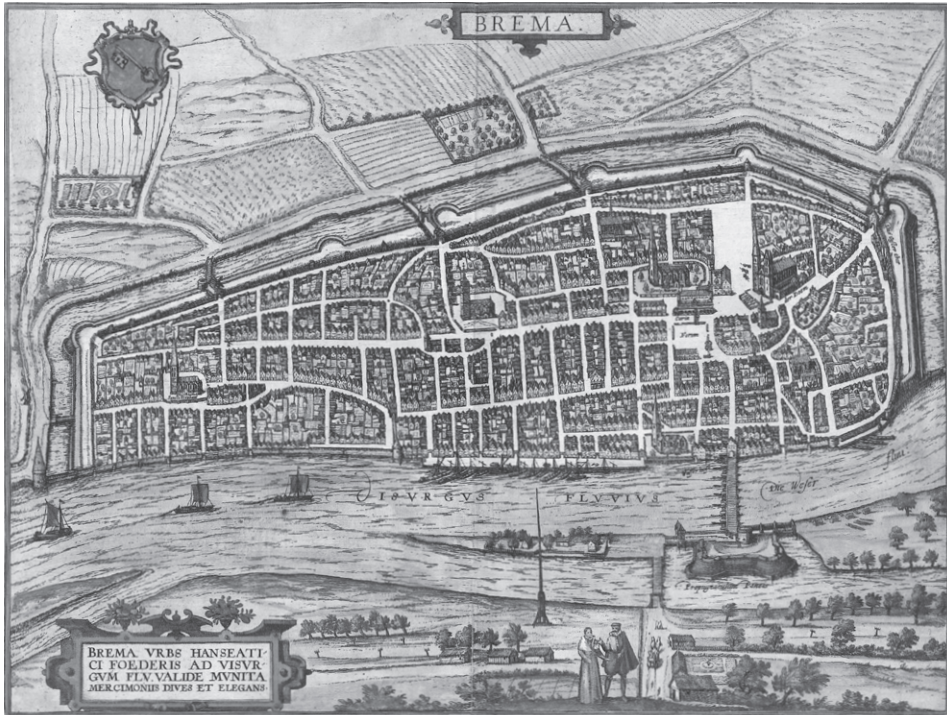


Abb. 6: Bremen, Franz Hogenberg, *Civitates Orbis Terrarum*, 1588/89.

für den Getreideeinkauf oberhalb Celles, dem Endpunkt der Allerschiffahrt,<sup>86</sup> zu sichern. Diese bremische Machtdemonstration führte in der Folgezeit zur Auflösung des Celler Kornstapels, der schließlich 1618 der wirtschaftlichen Übermacht Bremens weichen mußte.<sup>87</sup> Das verstärkte Interesse Bremens an der Binnenschiffahrt auf der Weser und ihren Nebenflüssen machte sich an den Weserzollstellen unmittelbar bemerkbar: Die Rintelner Zollliste etwa verzeichnet für die Zeit von 1571 bis 1574 41 Bremer Schiffer, die insgesamt 208-mal in Rinteln anlegten.<sup>88</sup> Der doppelseitigen Ausrichtung Bremens auf die See- und Flussschiffahrt entsprach es, dass das Hafensystem der Hansestadt zweigeteilt war: Während die Schlachte, die sich unterhalb der Weserbrücke etwa 400 m entlang des stadtseitigen Flussufers erstreckte, hauptsächlich den Seeschiffen zur Verfügung stand, gab es mit dem Weserseitenarm der Balge im Zentrum der Stadt bzw. seit der zweiten Hälfte des 16. Jh.s mit der sogenannten Kleinen Schlachte an der Holzpforte oberhalb der Weserbrücke zwei

<sup>86</sup> Zur bremischen Allerschiffahrt siehe ebd., S. 74 ff.

<sup>87</sup> Siehe Hans-Jürgen von WITZENDORFF, *Bremens Handel im 16. und 17. Jahrhundert*, in: *BremJb.* 44, 1955, S. 132 f.; WEGNER, *Flußschiffahrt* (wie Anm. 5), S. 112; WEIDINGER, *Koggen*, (wie Anm. 33), S. 372; DERS., *Bremer Schifffahrt* (wie Anm. 12), S. 72 f.

<sup>88</sup> Siehe RÜTHING, *Beobachtungen* (wie Anm. 30), S. 85.



Schiffsanlegestellen, die durch die Flussschifffahrt genutzt wurden.<sup>89</sup> Obwohl die Flussschifffahrt somit in Bremen durchaus einen nicht zu unterschätzenden Stellenwert besaß, hatte die Seeschifffahrt mit ihren internationalen Handelsverbindungen hier doch stets den Vorrang. Der Blick und die Mentalität der Stadt und ihrer Bewohner waren primär auf die See ausgerichtet, seinem Selbstverständnis zufolge war Bremen in erster Linie ein Seehafen.<sup>90</sup>

---

<sup>89</sup> Zu den Hafenverhältnissen Bremens siehe WEIDINGER, Koggen (wie Anm. 33), passim; DERS., Strukturprobleme und Zäsuren in der Hafentwicklung Bremens im Spätmittelalter und in der frühen Neuzeit, in: *NdSächsJb.* 70, 1998, S. 35–52; DERS., Die Entstehung der Schlachte als mittelalterliche Hafenanlage Bremens, in: *Häfen – Schiffe – Wasserwege. Zur Schifffahrt des Mittelalters*, hg. von Konrad ELMSHÄUSER (Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums 58), Hamburg 2002, S. 116–132; DERS., *Häfen* (wie Anm. 34), S. 114–117.

<sup>90</sup> Siehe WEIDINGER, *Häfen* (wie Anm. 34), S. 127.



# Die Elbe. Handelsweg vom 13. bis 17. Jahrhundert

Ortwin Pelc

## 1. Die Elbe und ihre Nebenflüsse

Durch ihren Verlauf im Zentrum Mitteleuropas war die Elbe zu allen Zeiten eine wichtige Binnenschiffahrtsstraße im Nord-Süd-Verkehr. Sie entspringt an der Südseite des Riesengebirges, durchfließt in weitem Bogen Böhmen, durchbricht das Elbsandsteingebirge und fließt sodann mit geringem Gefälle, das die Schifffahrt begünstigte, nordwestlich durch die norddeutsche Tiefebene, um nach 1091 Kilometern in die Nordsee zu münden.<sup>1</sup> Die wichtigsten Nebenflüsse der Elbe sind in Böhmen die Moldau und sodann die Saale und die Havel mit der Spree. Daneben gibt es kleinere Flüsse, die einzelnen Städten den Zugang zum Elbverkehr ermöglichten und das Hinterland der Elbe für den Handel erschlossen. Auch Kanäle wurden – mit unterschiedlichem wirtschaftlichen Erfolg – als künstliche Wasserstraßen zur und von der Elbe angelegt, darunter 1398 der Stecknitz-Kanal zwischen Elbe und Trave und im 15. und 16. Jh. der Alster-Beste-Kanal ebenfalls zur Trave. Diverse Kanalprojekte um die Elbschifffahrt mit der Ostsee zu verbinden gab es im 15. und 16. Jh. von Boizenburg zum Schaalsee und im 16. Jh. von Dömitz über die Elde und Stör durch den Schweriner See nach Wismar.<sup>2</sup> Für einige Jahrzehnte im 17. und dann endgültig im 18. Jh. gelang die Kanalverbindung zwischen Havel-Spree und Oder, so dass nun Schifffahrt zwischen der Elbe, Berlin und Breslau möglich war.<sup>3</sup> Besonderheiten im Unterlauf der Elbe sind bei Hamburg das Stromspaltungsgebiet in Norder- und Süderelbe und die Tide der Nordsee, die bis über Geesthacht hinaus – also mehr als 100 Kilometer – flussaufwärts wirksam war und die Schifffahrt begünstigte.

---

<sup>1</sup> Hans ROHDE, Die Elbe, in: Flüsse und Kanäle. Die Geschichte der deutschen Wasserstraßen, hg. von Martin ECKOLDT, Hamburg 1998, S. 173–200, hier S. 173.

<sup>2</sup> Niels PETERSEN, Neue Gräben. Der Alster-Trave-Kanal und andere Wasserstraßenprojekte im 16. Jahrhundert, in: Flüsse in Norddeutschland. Zu ihrer Geschichte vom Mittelalter bis in die Gegenwart, hg. von Norbert FISCHER, Ortwin PELC (Studien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins 50), Neumünster 2013, S. 225–244; Wolf KARGE, Die Sude. Eine Wasserverbindung zwischen Lüneburg und Wismar, Mecklenburg-Vorpommern und Niedersachsen, in: ebd., S. 55–66; Ortwin PELC, Grundzüge der Verkehrsgeschichte zwischen Elbe und Ostsee vom 12. bis 18. Jahrhundert, in: Die Geschichte der Stecknitz-Fahrt 1398–1998, hg. von William BOEHART et al., Schwarzenbek 1998, S. 11–18 und 154–155.

<sup>3</sup> Heinrich WENDT, Die ersten schlesischen Förderer der Oder-Elbschifffahrt, in: Zeitschrift des Vereins für die Geschichte Schlesiens 65, 1931, S. 302–327.

Zu den ersten schriftliche Nachrichten über Schifffahrt auf der Elbe im Mittelalter gehören der Überfall von Wikingern auf Hamburg 845 und auf Stade 994 sowie der Transport der Leiche des Erzbischofs Adalbert 981 auf dem Wasserweg von Halle nach Magdeburg.<sup>4</sup> Der Quellenüberlieferung der damaligen Zeit gemäß sind das besondere Ereignisse, denn die alltägliche Funktion der Elbe als Transportweg für Waren wurde damals noch nicht schriftlich registriert. Einzelne Orte an der Elbe besaßen im 10. und 11. Jh. bereits Zollprivilegien, wobei nicht eindeutig ist, ob sich diese auf den Landhandel oder auch auf den Flusshandel bezogen.<sup>5</sup> Warenverkehr fand aber selbstverständlich statt, denn der Flusstransport war preiswert und relativ sicher. So ließ z. B. Bischof Otto von Bamberg Waren, die er 1127 in Halle erworben hatte, auf dem Wasserweg über Saale, Elbe und Havel nach Pommern transportieren.<sup>6</sup> Damit wurden nunmehr bereits mehrere Orte erwähnt, die im Mittelalter und darüber hinaus eine wichtige Rolle für den Elbverkehr spielten.

Wie alle Flüsse, die bis in die früher Neuzeit weitgehend natürliche Wasserstraßen waren, als Verkehrswege also quasi von der Natur vorgegeben, war die Elbe in ein komplexes Verkehrs- und Handelssystem eingebunden, das sich im Laufe der Jahrhunderte veränderte. Einschneidende direkte oder indirekte Auswirkungen auf den Elbhandel hatten z. B. die Ostsiedlung des 12. und 13. Jh.s, neue Städtegründungen, Veränderungen in den angrenzenden Territorialherrschaften oder die Ausweitung des europäischen Handels nach Übersee seit dem 16. Jh. Dabei ist die Elbe aufgrund ihrer natürlichen Fließrichtung ein Verkehrsweg, der in Nord-Süd-Richtung verläuft, während wichtige Landverkehrswege west-östlich ausgerichtet sind.

Die bedeutendste Stadt an der Elbe während des Mittelalters war sicher Magdeburg, das als Erzbistum nicht nur religiöse Funktionen hatte, sondern gleichzeitig als Handelsstadt an einem wichtigen Verkehrsweg mit Elbequerung zwischen Westfalen und der Oder und weiter nach Polen lag. Zugleich kreuzte sich hier eine Handelsstraße aus Nürnberg über die Messestädte Leipzig und Halle weiter nach Norden und Osten. Ebenfalls bedeutend wurde an der Untereibe Hamburg – anfangs in Konkurrenz zu Stade –, wo sich der Seeverkehr mit der Flussschifffahrt traf und der mittelalterliche Transithandel von und nach Lübeck und weiter in den Ostseeraum begann.

Für den Elbhandel wichtig waren aber auch Städte an ihren Nebenflüssen, wie Prag an der Moldau, die schon erwähnten Halle und Leipzig an Saale und Weißer Elster, das über Havel und Spree mit der Elbe verbundene Berlin sowie Lüneburg an der Ilmenau. Lübecks immense Bedeutung für den Handel auf der Unter- wie auf der Mitteleibe – durch den Stecknitzkanal mit ihr verbunden – braucht hier nicht besonders hervorgehoben zu werden. Auf kleinere Städte, die in dem langen hier betrachteten Zeitraum an Bedeutung gewannen oder verloren, wird im Folgenden noch näher eingegangen.

<sup>4</sup> *Annales Magdeburgenses* (MGH SS XVI), S. 155.

<sup>5</sup> Bernhard WEISSENBORN, *Die Elbzölle und Elbstapelplätze im Mittelalter*, Halle/Saale 1901, S. 12–26.

<sup>6</sup> *Herbordi vita Ottonis* (MGH SS XX), S. 747; WEISSENBORN, *Elbzölle* (wie Anm. 5), S. 8.

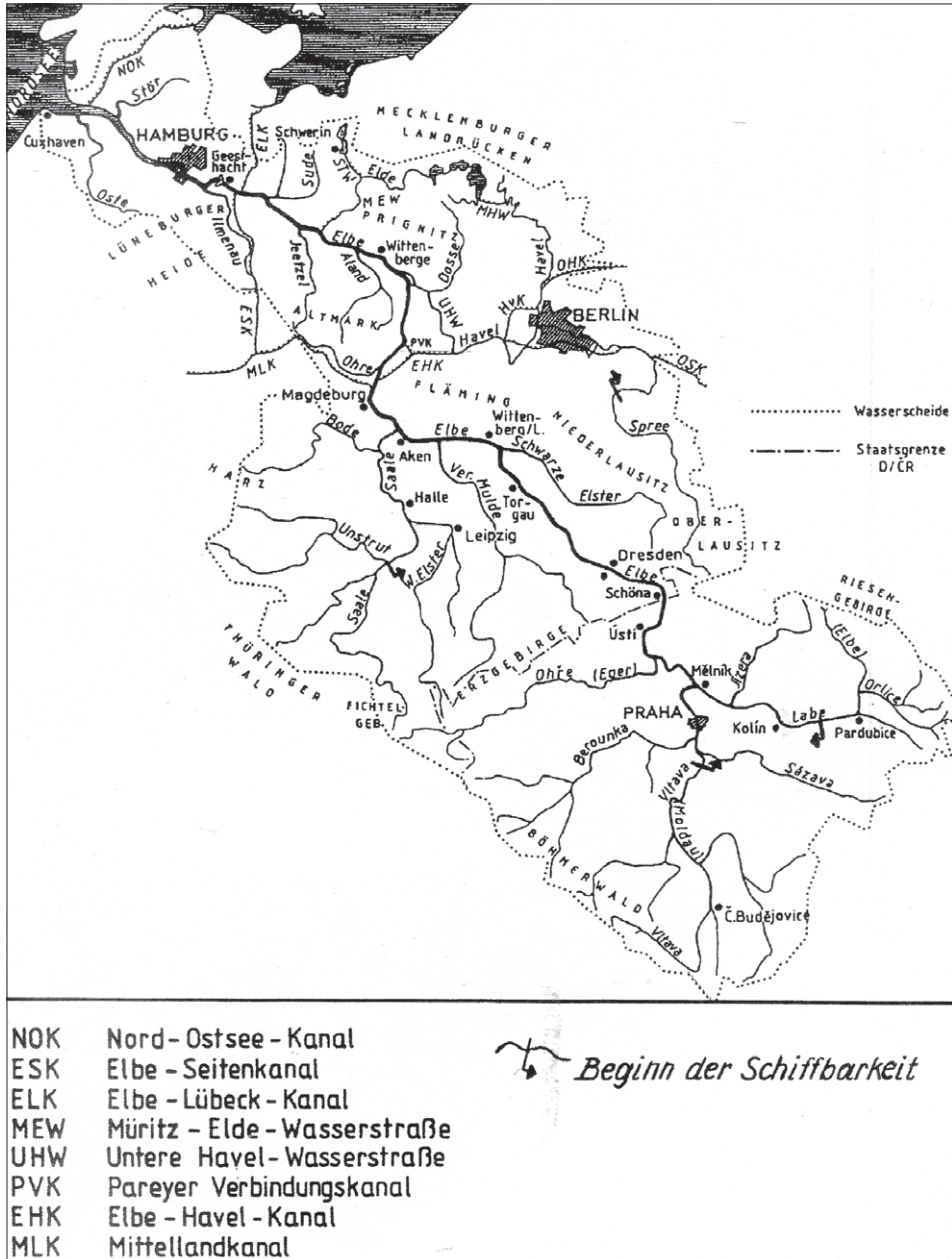


Abb. 1: Die Elbe und ihr Einzugsgebiet, aus: Helmut FAIST, Die Entwicklung der Elbe mit ihren Nebenflüssen als Wasserstraßen, in: Wasserhistorische Forschungen 4, 2004, S. 53.

Die Elbe als Verkehrsweg von Süd nach Nord wurde von Landverkehrswegen gekreuzt, die sie mittels Furten und seit dem Ende des 13. Jh.s auch Brücken querten. Dabei kreuzten die wichtigen Landverbindungen die Elbe nicht unbedingt bei bedeutenden Städten. Die Hohe Straße oder *Via regia* zwischen Leipzig und Breslau zum Beispiel, eine der bedeutendsten Ost-West-Verbindungen bis in das 18. Jh., überquerte die Elbe nördlich von Meißen bei Strehla im Schutz einer Burg, deren Besitzer seit 1415 eine Elbzoll verlangten. Hier gab es auch Kram- und Viehmärkte sowie einen Salzstapel. Im 14. Jh. gewann der Übergang etwas weiter südlich bei Merschwitz an Bedeutung, wo die Fähre durch das Domstift Meißen beaufsichtigt wurde, sie selbst aber in Besitz von je drei Einwohnern der Dörfer auf jeder Flussseite war.<sup>7</sup> Als Bistumssitz und Residenz bis ins 15. Jh. war Meißen ein wichtiger Ort an der Elbe, der Handel auf dem Fluss scheint hier aber eine untergeordnete Rolle gespielt zu haben. Entscheidend war dagegen die strategische Lage der Burg an einer Furt, wo bald nach der Stadtgründung in der Mitte des 12. Jh.s eine Elbbrücke auf steinernen Pfeilern errichtet wurde.<sup>8</sup> Die Unterelbe wiederum konnte bis in das 18. Jh. nicht direkt bei Hamburg überquert werden, sondern ober- und unterhalb der dortigen Stromspaltung. Im Folgenden sollen zuerst Handelsorte und Spezifika der einzelnen Elbabschnitte untersucht und sodann Aspekte des Handels insgesamt im Lauf der Jahrhunderte analysiert werden.<sup>9</sup>

## 2. Handel im Verlauf der Elbe

Die unterschiedlichen Herrschaftsbereiche, Territorien und Städte, die im Verlauf des Mittelalters an der Elbe entstanden und sich weiterentwickelten, hatten auch unterschiedliche, oft konkurrierende Interessen am Handel auf der Elbe. Hinzu kamen kriegerische Ereignisse wie der 30jährige Krieg oder sich verändernde Handelsströme durch die Verbindungen nach Übersee und die Nachfrage nach neuen Produkten, die Auswirkungen auf die Elbeschifffahrt hatten. Natürlich dürfen Einwirkungen wie Niedrigwasser oder Eisgang auf den Handel insbesondere in ihrer jahreszeitlichen Bedeutung nicht geringgeschätzt werden.

Durch die Betrachtung der verschiedenen Elbanlieger soll versucht werden, den Elbhandel an den verschiedenen Abschnitten des Flusses etwas eingehender zu untersuchen. Das Königreich Böhmen (seit 1198) spielte für die Elbe insofern eine besondere Rolle, als die Elbe in ihm entspringt und mit ihrem wichtigen Nebenfluss Moldau das gesamte, von Mittelgebirgen umschlossene Territorium nach Norden entwässert. Die Hauptstadt Prag war für den Handel auf der Moldau und weiter bis zur Elbe sicher

---

<sup>7</sup> Rainer AURIG, *Via regia. Eine Verbindung aus der Vergangenheit in die Zukunft*, in: *Via regia. 800 Jahre Bewegung und Begegnung*, hg. von Roland ENKE, Bettina PROBST, Dresden 2011, S. 28–32, hier S. 31 und Karte S. 36.

<sup>8</sup> Meißen, in: *Sachsen*, hg. von Walter SCHLESINGER (Handbuch der Historischen Stätten 8), Stuttgart 1965, S. 225–226.

<sup>9</sup> Einen knappen Überblick gibt auch: Gerhard THEUERKAUF, *Die Handelsschifffahrt auf der Elbe. Von den Zolltarifen des 13. Jahrhunderts zur ‚Elbe-Schiffahrts-Acte‘ von 1821*, in: *Die Elbe – ein Lebenslauf*, Berlin 1992, S. 69–75.

von erheblicher Bedeutung, dieser ist aber für das Mittelalter nicht im Detail nachgewiesen. Gleichzeitig existierte die wichtige Straßenverbindung über Weißwasser nach Zittau. Prag war über Budweis und die Landverkehrswege nach Süden Richtung Donau orientiert und hatte ebenso Anschluss an den Verkehr nach Westen bis Nürnberg. Die Stadt versuchte, den Handel in Böhmen zu monopolisieren, was sich z. B. 1393 im Verbot des Gästehandels außerhalb der Stadt äußerte.<sup>10</sup> Während sich die Stapelrechte für Königgrätz und Kolin am Oberlauf der Elbe auf den Landverkehr bezogen haben können, wird im Stapelrecht von Nimburg 1401 und erneut 1412 ausdrücklich das durchgeführte norddeutsche Salz erwähnt.<sup>11</sup>

Der böhmische König und deutsche Kaiser Karl IV. (1316–1378) hatte bekanntlich weitreichende Pläne zur Belebung der böhmischen Wirtschaft, einerseits Richtung Donau, wohin er bereits die Straßen ausbauen ließ und eine Wasserverbindung plante, andererseits auch die Elbe hinab in die Nordsee, wo er 1373 die Mark Brandenburg unter seine Herrschaft brachte und als zweiter Kaiser während des Mittelalters Lübeck besuchte.

An der Mündung der Moldau in die Elbe liegt Melnik. Wesentlich bedeutender war für den böhmischen Warenumschlag jedoch etwas elbabwärts Leitmeritz (Litomerice). Die um 1220 gegründete Stadt erstrebte ein Ausfuhrmonopol für Getreide und ein Einfuhrmonopol für Salz, sperrte in der zweiten Hälfte des 13. Jh.s die Elbe und zwang die Schiffer, ihre Waren hier umzuschlagen.<sup>12</sup> Dieses Recht wurde der Stadt 1325 von König Johann von Böhmen bestätigt, allerdings gab es wiederholt Auseinandersetzungen mit den benachbarten Städten Melnik und Aussig (Usti nad Labem). Melnik erreichte bereits 1272 eine teilweise Befreiung von dieser Niederlagepflicht, Karl IV. genehmigte den Melnikern 1352 drei Schiffe mit beliebigen Waren elbabwärts zu fahren und elbaufwärts zwei mit Salz zu beladen.<sup>13</sup> Zwischen Leitmeritz und Aussig mussten den erneuten Streit 1341 zwei Schiedsrichter entscheiden: Frische Fische und Blei durften die Bürger von Aussig nach der Zahlung des Zolls weiter transportieren, konservierte Fische und Salz in Tonnen mussten sie den Leitmeritzer Fuhrleuten zum Weitertransport überlassen.

Von Böhmen nach Sachsen durchbricht die Elbe das Elbsandsteingebirge. An ihrem Austritt in das Dresdener Becken entstand um 1200 als planmäßige Anlage Pirna, das 1233 erstmals erwähnt und 1291 als *civitas* bezeichnet wurde. Wirtschaftliche Grundlage der Stadt war das 1292 genannte und 1325 von Johann von Böhmen bestätigte Stapelrecht für Waren im Fluss- und Landverkehr.<sup>14</sup> Pirna wechselte seine Herrschaft 1291 von den Meißner Markgrafen an den Bischof von Meißen, von diesem 1294 an den König von Böhmen und 1404 zurück an die wettinische Mark Meißen. Von hier aus wurde auch der in der Nähe gebrochene Pirnaer Sandstein elbauf- und abwärts als wichtiges Handelsgut verschifft. Neben dem Schiffbau spielte auch der Eisenhandel eine

---

<sup>10</sup> Otto GÖNNENWEIN, *Das Stapel- und Niederlagsrecht* (QDhG N.F.11), Weimar 1939, S. 126–128.

<sup>11</sup> Ebd., S. 127.

<sup>12</sup> Ebd., S. 94.

<sup>13</sup> Ebd.

<sup>14</sup> Ebd., S. 94–95.

Rolle, denn in der Umgebung befanden sich zahlreiche Eisenhämmer.<sup>15</sup> Der Zolltarif von Pirna führt im Handel elbabwärts auch noch Zinn, Blei, Kupfer, Braupfannen und Hölzer auf, elbaufwärts flandrische Tuche, Wein, Pfeffer, Salz, Heringe. Heringe und Salz wurden allerdings von Magdeburger Schiffern transportiert, die wohl in diesem Handel eine Zwischenfunktion einnahmen.<sup>16</sup>

Nicht weit entfernt von Pirna am Elbübergang der Handelsstraße von Westen nach Osten – eine Steinbrücke von bereits 1287 bezeugt ihre Bedeutung – wird Dresden erstmals 1216 als *civitas* erwähnt. Beide Städte stritten sich um ihre Stapelrechte, Dresden blieb trotz seines Tuch- und Fernhandels und des 1455 erlangten Stapelrechts aber im Schatten von Pirna, bis es 1485 Residenzstadt der albertinischen Linie der Wettiner wurde und seinen Aufstieg erlebte.<sup>17</sup> Den Streit mit Pirna schlichtete Herzog Georg 1520 in einem Vergleich, nach dem Dresden den Kaufleuten aus Pirna freie Durchfahrt gewähren musste, Pirna ebenso den Kaufleuten, die in Dresden Salz geladen hatten. 1565 hatten sich die Bestimmungen wieder geändert: Dresdner, die Getreide aus Böhmen die Elbe hinab verschifften, mussten im Sommer von morgens bis mittags um zwölf Uhr, im restlichen Jahr ganztägig Niederlage halten, Getreide, das sie elbaufwärts fuhren, sollte in Pirna abgabefrei sein. In einer Bestätigung des Dresdner Stapelrechts von 1603 durch den sächsischen Kurfürsten Christian II. wurden als niederlagepflichtige Güter (für drei Tage) besonders Getreide und Holz genannt, die für die Versorgung der wachsenden Stadt benötigt wurden. Dresden unterhielt im 15. und 16. Jh. zwei eigene Schiffe für den Holz- und Steintransport.<sup>18</sup>

An der westlichsten Stelle der Mittelelbe liegt Magdeburg, dessen herausragende Bedeutung als Missionsort, Erzbistum und Handelszentrum seit dem Frühmittelalter bereits intensiv untersucht wurde. Es lag auch für den überregionalen Handel verkehrsgünstig an mehreren Elbearmen, zwischen denen an flachen Furten der Fluss bequem überquert werden konnte. Bereits vor 1275 wurde hier eine Brücke gebaut. In Magdeburg waren bereits in fränkischer Zeit Fernkaufleute anzutreffen und Magdeburger Kaufleute werden im 13. und 14. Jh. in Brügge, Novgorod, Stettin und Breslau erwähnt. Stadtherr war bis zur Übernahme durch Brandenburg im 17. Jh. (1666/80) der Magdeburger Erzbischof. Seit 1412 sandte die Stadt Vertreter zu den Hansetagen und war seit dem 15. Jh. mit Braunschweig Vorort des sächsischen Quartiers der Hanse.<sup>19</sup>

Für Magdeburg spielten sowohl der Durchgangshandel als auch der Handel mit Produkten aus dem Umland eine wichtige Rolle. Aus Böhmen und Sachsen wurden Holz,

<sup>15</sup> Gerhard SCHMIDT, Pirnas Fernhandel bis zum 16. Jahrhundert, in: Sächsische Heimatblätter 20, 1974, S. 118–120.

<sup>16</sup> Heinrich REINCKE, Kaiser Karl IV. und die deutsche Hanse (Pfungstbl. des Hansischen Geschichtsvereins 22), 1931, S. 18–22, hier S. 19.

<sup>17</sup> Zur Dresdner und sächsischen Elbschiffahrt siehe: W. ZÖLLNER, Die Bedeutung der Elbe für den mittelalterlichen Handel Sachsens, Chemnitz 1896; Otto MÖRTZSCH, Zur Geschichte der Elbschiffahrt, Dresden 1923; GÖNNENWEIN, Stapel- und Niederlagsrecht (wie Anm.10), S. 95–96 und 166.

<sup>18</sup> MÖRTZSCH, Elbschiffahrt (wie Anm. 17), S. 14.

<sup>19</sup> Matthias PUHLE, Geschichte Magdeburgs von 1330 bis zum Ende des 15. Jahrhunderts, in: Magdeburg. Die Geschichte der Stadt 805–2005, hg. von DEMS., Peter PETSCH, Dössel 2005, S. 122–135; Martin KINZINGER, Magdeburg, in: Lexikon des Mittelalters, Bd. 6, 2006, S. 71–78.



Steine, Häute und Felle, aus dem Harz, wo die Stadt am Bergbau beteiligt war, wohl Metalle zur Weiterverarbeitung eingeführt. Im Umland wurde Salz gewonnen. Von elb-aufwärts kamen Fische, Gewürze und Weine, wohl eher auf dem Landweg flandrische Tuche sowie Pelze aus Osteuropa.<sup>20</sup> Das wichtigste Handelsgut war aber Getreide aus der fruchtbaren Umgebung, dessen Handel an der Mittel-elbe die Stadt seit dem 13. Jh. an sich ziehen wollte. Sie erhob den Anspruch, dass alles Korn im Gebiet des Erzbistums in Magdeburg auf den Markt zu kommen hatte, wo die Bäcker und Brauer der Stadt – die ihr Bier auch über Hamburg exportierten – ein Vorkaufsrecht haben sollten. Was hier nicht verkauft wurde, durfte auf magdeburgischen Schiffen weiterbefördert werden. Erst in einem Vertrag von 1309 anerkannte der Erzbischof diese Regelung und verzichtete auf den Zoll für elbabwärts verfrachtetes Getreide.<sup>21</sup> Die Stadt dehnte diesen Niederlage-zwang auch auf Getreide, das die Elbe hinab kam, sowie auf weitere Handelsgüter aus. Dieser generelle Stapel wurde in den 1360er Jahren durch die Wirtschaftspläne Kaiser Karls IV. gestört, der die Elbe als ungehinderte Handelstrasse bis zur Nordsee ausbauen wollte. Erst als dessen Pläne scheiterten, vermittelte er in einem erneuten Streit zwischen Erzbischof und Stadt 1377, so dass die alten Regelungen für den Kornhandel in Kraft blieben. 1390 und 1432 lebte dieser Konflikt aber wieder auf, da die Erzbischöfe das Recht für sich in Anspruch nahmen, Getreide selbst zu verschiffen. 1455 erhielt auch die nahe Stadt Burg die erzbischöfliche Genehmigung, Getreide zu verschiffen. Dass dieser Streit aber nicht beendet war, zeigen weitere Einigungen von 1463 und 1497.

Zwei weitere Städte engagierten sich im Streit um das Magdeburger Getreidestapelrecht: Hamburg und Leipzig. Hamburg und Magdeburg bestätigten sich 1538 in einem Vertrag gegenseitig ihre Stapelrechte, was vor allem gegen Leipzig gerichtet war und Hamburg in seinen Streitigkeiten an der Niederelbe nützte.<sup>22</sup> Leipzig gelang es in einem Konflikt 1539, Magdeburg zum Nachgeben zu zwingen, als es dessen Recht, niedersächsische Getreideschiffe aufzuhalten, bestritt.<sup>23</sup>

Am Beispiel Magdeburgs ist auch der Einfluss von politischen Konflikten auf den Flusshandel zu erkennen. Im Verlauf des Schmalkaldischen Krieges wurde über Magdeburg 1547 die Reichsacht verhängt; 1550/51 wurde die Stadt belagert, was die Sperrung der Elbe und – wie so oft bei Kriegen – den Zusammenbruch der Handelsverbindungen zur Folge hatte. Die Kurfürsten von Brandenburg verlegten den Stapel nach Stendal,

---

<sup>20</sup> Johannes MAENSS, Zur Geschichte der Elbschiffahrt Magdeburgs, in: *Geschichtsblätter für Stadt und Land* 38, 1900, S. 131–191; siehe für die frühe Neuzeit: Konstanze und Ingelore BUCHHOLZ, Wirtschaftliche Entwicklung unter der Herrschaft Brandenburg-Preußens, in: PUHLE/PETSCH, *Magdeburg* (wie Anm. 19), S. 511–526, hier S. 521–523.

<sup>21</sup> GÖNNENWEIN, Stapel- und Niederlagsrecht (wie Anm. 10), S. 92–94 und 165–166; Johannes MAENSS, Geschichte des magdeburgischen Stapelrechts, in: *Geschichtsblätter für Stadt und Land* 35, 1900, S. 222–258.

<sup>22</sup> Gerhard THEUERKAUF, Handelszwist. Hamburg und Magdeburg im Spätmittelalter, in: *Hamburg und sein norddeutsches Umland. Festschrift für Franklin Kopitzsch*, hg. von DIRK BRIETZKE, Norbert FISCHER, Arno HERZIG, Hamburg 2007, S. 29–35.

<sup>23</sup> Zu Leipzigs Kontakten mit dem Elbhandel siehe Manfred STRAUPE, Zur Stellung der Leipziger Messen im überregionalen Warenverkehr zu Beginn des 16. Jahrhunderts, in: *Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte* 1979, III, S. 185–205.

Tangermünde und Brandenburg, konnten ihn dort aber nur schwer durchsetzen. Schon 1562 erhielt Magdeburg von Erzbischof Sigmund einen Teil der alten Stapelrechte zurück, denn den Orten des Umlandes wurde untersagt, Korn, Fische und andere Güter zu verschiffen. Die Stadt zahlte den Brandenburger Kurfürsten 45.000 Gulden und erhielt darauf die kaiserliche Bewilligung ihrer alten Rechte; nun mussten alle ankommenden Schiffe wieder ihre Waren drei Tage lang zum Kauf anbieten.

1571 wurden alle Niederlageverpflichtungen in eine Gebühr umgewandelt. Wenige Jahre darauf wurde 1564 infolge eines Vergleichs zwischen Hamburg und Braunschweig-Lüneburg die Schifffahrt zwischen Hamburg und Magdeburg für frei erklärt, was einen Aufschwung zur Folge hatte.<sup>24</sup> Bei oberelbischen Schiffen versuchte der Magdeburger Rat weiterhin das Niederlagerecht anzuwenden (belegt 1596). 1603 behauptete ein Ausschuss der Kaufleute, dass dieses Recht zwar nie als Privileg erworben worden sei, es sich aber aus Gewohnheit so entwickelt habe. Trotz der Proteste der Kurfürsten von Sachsen und Brandenburg wurde das Stapelrecht weiter angewendet, erst die Eroberung und Zerstörung Magdeburgs im 30jährigen Krieg 1631 verhinderte seine Anwendung.

Die Havel bildete wirtschaftlich den wichtigsten Nebenfluss der Elbe (und hat diese Funktion bis in die Gegenwart behalten). Über sie wurde im Mittelalter vor allem Getreide und Holz nach Hamburg verschifft. Importiert wurden unter anderem Fisch, Salz, Tuche und Metalle. Wenn die Angabe stimmt, dass die Altstadt Brandenburg bereits 1170 vom Heringszoll befreit wurde, werden wohl schon damals Fische flussaufwärts transportiert worden sein.<sup>25</sup> Dieses Flusssystem gewann noch an Bedeutung, als Berlin-Cölln in der zweiten Hälfte des 15. Jh.s zur Residenz der brandenburgischen Kurfürsten wurde. Die zwei Städte wurden in der ersten Hälfte des 13. Jh.s südlich und nördlich der Spree gegründet, bildeten zu Beginn des 14. Jh.s einen gemeinsamen Rat und wurden Mitglieder der Hanse. Im 17. Jh. wurde eine Kanalverbindung zur Oder fertiggestellt, so dass Binnenschiffsverkehr von Hamburg bis nach Breslau möglich war.

Die Mark Brandenburg erstreckte sich im Mittelalter zu beiden Seiten der Elbe. In ihrem Westteil, der Altmark, war Stendal seit der Mitte des 12. Jh.s ein wichtiger Handelsort und im 15. Jh. der bedeutendste Ort Brandenburgs in der Hanse. Von Stendal führte ein Verkehrsweg in das nahe Tangermünde an der Elbe. Dort schützte schon in slawischer Zeit eine Burg den Elbübergang. Bereits im Jahr 1136 wurden die Kaufleute von Magdeburg hier vom Zoll befreit. Seine wirtschaftliche Glanzzeit erlebte Tangermünde nach der Mitte des 14. Jh.s, als Kaiser Karl IV. es als südlichste brandenburgische Stadt an der Elbe zu seiner Residenz ausbauen ließ. Er hatte seine Politik gezielt auf den Erwerb von Herrschaftsrechten an der Mittelelbe ausgerichtet: Seit 1361 besetzte er das Erzbistum Magdeburg mit Vertrauten, bestätigte 1366 den märkischen Städten ihre Freiheiten und erwarb dann für viel Geld

---

<sup>24</sup> GÖNNENWEIN, Stapel- und Niederlagsrecht (wie Anm. 10), S. 165–166.

<sup>25</sup> Zur brandenburgischen Binnenschifffahrt siehe: Herbert HELBIG, Gesellschaft und Wirtschaft der Mark Brandenburg im Mittelalter (Veröffentlichungen der Historischen Kommission zu Berlin 41), Berlin, New York 1973, S. 94–98.

1373 das Kurfürstentum Brandenburg.<sup>26</sup> Dass er aber umfassendere Interessen an der Elbe hatte, zeigen sein Marktprivileg für Hamburg 1365 und seine Eingriffe in den Lüneburgischen Erbfolgestreit 1370.<sup>27</sup>

Engel hat die engen wirtschaftlichen Verbindungen der Altmark mit Hamburg im 14. Jh. untersucht. Altmärkisches Getreide und Leinwand wurden über Hamburg verschifft und flämisches Tuch importiert; allein 1369 befrachteten 19 Salzwedler Kaufleute Schiffe im Hamburger Hafen.<sup>28</sup> Die Quellen sagen aber nicht aus, ob die Güter über Land und/oder die Elbe transportiert wurden.

Der Elbübergang bei Tangermünde verband die Altmark mit dem ostelbischen Teil Brandenburgs. Mit Hilfe der Hamburgischen Schuldbücher aus den Jahren 1288 bis 1387 konnte Erich von Lehe die Handelskontakte von Kaufleuten aus der Prignitz zwischen der Havel im Süden und der Elbe im Westen mit Hamburg untersuchen.<sup>29</sup> Die Städte dieser Region waren zwar auch über Landwege mit Seestädten wie Wismar und Lübeck verknüpft, sofern sie aber wie Lenzen, Kyritz, Perleberg und Pritzwalk durch Wasserwege mit der Havel oder Elbe verbunden waren, konnten ihre Kaufleute mit Kähnen in einigen Tagen Hamburg erreichen. Aus dem Schuldbuch erfahren wir nichts über die Geschäfte oder die Waren; auch wurden nicht alle, sondern nur Geschäfte festgehalten, für die man eine Sicherheit wünschte. Johann von Gorne aus Lenzen war z. B. zwischen 1288 und 1303 häufig in Hamburg. Lambert von Losenrode aus Havelberg schloss in Hamburg ein Geschäft mit dem Genter Tuchhändler Gerulf Pot ab, sie trafen sich also als Fernhändler in Hamburg. Auch zwei Bürger aus Lenzen schuldeten diesem Geld. Er lieferte auch an Berliner Kaufleute Genter Wolltuche und empfing dafür Holz aus der Mark. Von Havelberg über Hamburg bestanden Verbindungen bis nach Utrecht. Im Hamburger Schiffsrecht von 1270 werden die Gebührensätze für die Winde im Hamburger Hafen genannt, dabei kommt auch das Fass Perleberger Asche vor, ein damals wohl geläufiges Produkt in Hamburg. Auch im Handlungsbuch des Kaufmanns Vicko von Geldersen werden 1387 Perleberger Kaufleute erwähnt, die er mit flandrischen Tuchen sowie Pfeffer und Safran belieferte.<sup>30</sup> Die weitläufigen Verknüpfungen des Elbhandels zeigt ein Schreiben des Havelberger Rats von 1358 an den Hamburger Rat wegen Streitigkeiten mit böhmischen Kornschiffen auf der Elbe.<sup>31</sup> Die Eintragungen im Hamburger Schuldbuch lassen annehmen, dass die Kaufleute aus der Prignitz alle zwei bis drei Wochen in die Stadt kamen, die Flussfahrt somit etwa eine Woche betrug. Das Haupthandelsprodukt aus der Mark Brandenburg war Getreide. Die Kaufleute traten durchaus auch in Gemeinschaft auf, ließen sich allerdings

<sup>26</sup> Ferdinand SEIBT, *Karl IV. Ein Kaiser in Europa 1346–1378*, München 1978, S. 279–282.

<sup>27</sup> Heinz STOOB, *Kaiser Karl IV. und der Ostseeraum*, in: *HGbl.* 88, 1970, S. 163–214; zu den Wirtschaftsplänen Karls IV. siehe auch: REINCKE, *Kaiser Karl IV.* (wie Anm. 16), S. 18–22.

<sup>28</sup> Evamaria ENGEL, *Bürgerlicher Lehnsbesitz, bäuerliche Produktenrente und altmärkisch-hamburgische Handelsbeziehungen im 14. Jahrhundert*, in: *HGbl.* 82, 1964, S. 21–41, hier S. 31–37.

<sup>29</sup> Zum Folgenden: Erich VON LEHE, *Hamburgs Verbindungen zu Kaufleuten der Prignitz in der frühen Hansezeit*, in: *Prignitz-Forschungen* 1, 1966, S. 57–71.

<sup>30</sup> *Ebd.*, S. 63.

<sup>31</sup> HUB III, Nr. 387, S. 168 f.

nicht vertreten, wie es in anderen Städten üblich war. Besonders oft tritt die Familie Miles in Erscheinung, die wohl einen großen Teil des Getreide- und Holzhandels in der Hand hatte.<sup>32</sup>

In das überregionale Handelsnetz zu Land und zu Wasser waren als brandenburgische Mitglieder der Hanse Berlin und Cölln, Brandenburg, Havelberg, Kyritz, Perleberg und Pritzwalk, sowie in der Altmark Gardelegen, Salzwedel, Seehausen, Osterburg, Tangermünde, Stendal und Werben eingebunden. Mit der Verbindung über Havel und Spree sowie später den Kanalbauten des 17. und 18. Jh.s hatte der Elbhandel Anschluss bis weit nach Osten.<sup>33</sup> Den Brandenburger Kaufleuten wurden bereits 1236 von den Holsteiner Grafen Vorzüge in ihrer Grafschaft gewährt und Berliner Kaufleute wurden mit hohen Umsätzen in Hamburg am Ende des 13. Jh.s registriert.<sup>34</sup> Der Warentransport zwischen Hamburg und dem Berliner Raum über Elbe und Havel blieb bis in das 20. Jh. wichtig.<sup>35</sup>

Im Fürstentum Braunschweig-Lüneburg war Lüneburg während des Mittelalters die bedeutendste Stadt mit einer Bindung an die Elbe, denn sie war über die Ilmenau auf die Elbe als Schifffahrtsweg angewiesen. Auch Dannenberg hatte über die Jeetzel eine Verbindung zur Elbe, wichtiger war aber noch Harburg an der Süderelbe, seit 1517 Residenz einer herzoglichen Nebenlinie, die mit Hamburg wegen der Elbhoheit in heftigem Streit lag, worüber noch zu berichten sein wird. Lüneburg geht auf einen sächsischen Fürstensitz des 9. Jh.s zurück, gewann seine überregionale Bedeutung aber durch seine Salzvorkommen, da das Salz als Konservierungsmittel vor allem für Heringe begehrt war. Der Ort erhielt im 13. Jh. Stadtrechte, wurde ein wichtiges Mitglied der Hanse und erlebte seine Blütezeit im 14. bis 16. Jh. Für den Lüneburger Salzhandel wurden zwar auch die Landverkehrswege ausgiebig genutzt,<sup>36</sup> der effizientere Massentransport nach Lübeck und in den Ostseeraum erfolgte jedoch über die in die Elbe mündende Ilmenau und ab 1398 weiter auf dem von Lauenburg in die Trave führenden Stecknitzkanal.<sup>37</sup> Das Lüneburger Salz wurde auch elbabwärts nach Buxtehude, Stade, Hamburg und in das Land Handel transportiert, wofür die Stadt Lüneburg ein Privileg Kaiser Sigismunds von Kaiser Karl V. 1544 bestätigt erhielt. Problemlos blieb der Salzhandel jedoch nicht, denn Hamburg bestand auf Abgaben

<sup>32</sup> VON LEHE, Verbindungen (wie Anm. 29), S. 64.

<sup>33</sup> Siehe Hans-Joachim UHLEMANN, Berlin und die märkischen Wasserstraßen, Berlin 1994, S. 24–33, 77–85 und 103–105; KLEHMET, Beiträge zur Geschichte der märkischen Wasserstraßen bis zum Jahr 1600, in: Wochenschrift des Architektenvereins zu Berlin 1908, S. 177–195; Arne HENGSBACH, Havel und Spree – Spandaus Lebensadern. Eine wirtschaftsgeschichtliche Betrachtung, in: Jahrbuch für brandenburgische Landesgeschichte 12, 1961, S. 37–71.

<sup>34</sup> Eckhard MÜLLER-MERTENS, Berlin und die Hanse, in: DERS., Studien zur Berliner und Brandenburgischen Geschichte (Ausgewählte Schriften in fünf Bänden, Bd. 2), Leipzig 2014, S. 85–108, hier S. 87, 90.

<sup>35</sup> Zu den Anfängen auch: Richard BOSCHAN, Der Handel Hamburgs mit der Mark Brandenburg bis zum Ausgang des 14. Jahrhunderts, Diss. Berlin 1907.

<sup>36</sup> Bruno PLOETZ, Überlandverkehr im Gebiet des Fürstentums Lüneburg, in: Lüneburger Blätter 11/12, 1961, S. 67–141.

<sup>37</sup> Hermann HEINEKEN, Der Salzhandel Lüneburgs mit Lübeck bis zum Anfang des 15. Jahrhunderts, Berlin 1908.

am Zollenspieker an der Süderelbe, bis 1588 ein Vergleich herbeigeführt werden konnte. Und auch elbaufwärts wurde das Salz nach Magdeburg und bis nach Böhmen transportiert, was dennoch immer wieder zu Schwierigkeiten mit den örtlichen Stapelrechten führte.<sup>38</sup> Kurfürst Joachim I. erneuerte Lüneburg 1534 das Privileg für den freien Elbhandel dorthin. Lüneburg wiederum war auf den Import von Holz für die Siedehütten der Saline angewiesen und versuchte verstärkt im 16. Jh. Einfluss auf die Regulierung des Elbhandels zu gewinnen.<sup>39</sup>

Das askanische Herzogtum Sachsen-Lauenburg hatte zwar nur einen kleinen geografischen Anteil an der Elbe, dort war aber spätestens im 12. Jh. bei Schnakenbek ein durch eine Burg gesicherter, auch strategisch wichtiger Elbübergang; hier kreuzte auch die Salzstraße von Lüneburg nach Lübeck den Fluss. Den Schutz gewährleistete seit 1182 dann die nahe Lauenburg am hohen Elbufer. Zu deren Füßen entstand eine Schiffersiedlung, die vor 1260 Stadtrechte erhielt. Mit der Eröffnung des Stecknitzkanals nach Lübeck 1398 erlangte Lauenburg eine besondere Bedeutung im Transitverkehr zwischen Lübeck und Hamburg, also im Handel zwischen Ostsee und Nordsee. Die dortigen Schiffer, deren Amt 1417 privilegiert wurde, übernahmen den Warentransport nach Hamburg von den Lübecker Stecknitzschiffen; so waren z. B. seit 1478 21 Lauenburger Schiffer allein berechtigt, diese Transporte durchzuführen.<sup>40</sup> Dieses Privileg wurde auch nicht durch den Übergang des Herzogtums an das Kurfürstentum Braunschweig-Lüneburg 1689 eingeschränkt. Auch wenn der Schiffsverkehr von Lübeck über Lauenburg nach Hamburg wohl den wesentlichen Anteil an diesem Abschnitt der Elbe hatte, so darf nicht übersehen werden, dass davon ein Teil auch elbaufwärts verlief<sup>41</sup> und dass es zugleich einen reinen Elbschiffsverkehrsverkehr gab, der Lauenburg passierte. Für Salzschiffe aus Lüneburg ist hier 1306 eine Zollstätte belegt.<sup>42</sup>

Der Blick auf die Funktion der Elbe von der Stromspaltung oberhalb Hamburgs bis zu ihrer Mündung, also einer Entfernung von rund 120 Kilometern, eröffnet interessante und komplizierte Verhältnisse. Durch die Spaltung in zwei schiffbare Flussarme berührte die Elbe im Mittelalter mehrere Herrschaftsgebiete, was zu diversen Streitigkeiten um die Schifffahrt zwischen den Anrainern führte.<sup>43</sup> Sie war in den beiden Armen durch die Tide auch für Seeschiffe befahrbar, war also nun auf ihrem breiten restlichen Bett bis zur Nordsee sowohl für den Fluss- als auch für den Seeverkehr

---

<sup>38</sup> Georg MATTHAEI, Die Lage der Lüneburger Elbschifffahrt im 16. und 17. Jahrhundert, in: Lüneburger Blätter 6, 1955, S. 70–79.

<sup>39</sup> GÖNNENWEIN, Stapel- und Niederlagsrecht (wie Anm. 10), S. 162–164.

<sup>40</sup> Nis Rudolf NISSEN, Neue Forschungsergebnisse zur Geschichte der Schifffahrt auf der Elbe und dem Stecknitzkanal, in: ZLGA 46, 1966, S. 5–14, hier S. 6 f.

<sup>41</sup> Als Beispiel: Ortwin PELC, Lübecker Kommissionshandel um 1700. Die Handelsgeschäfte zwischen Peter Hinrich Tesdorpf und dem Magdeburger Kaufmann Valentin Haeseler, in: Hanse und Stadt. Akteure, Strukturen und Entwicklungen im regionalen und europäischen Raum. Festschrift für Rolf Hammel-Kiesow zum 65. Geburtstag, hg. von Michael HUNDT, Jan LOKERS, Lübeck 2014, S. 471–483.

<sup>42</sup> Th. GÖTZE, Lauenburgs Schifffahrt. Blätter aus der Vergangenheit, Lauenburg 1925, S. 7.

<sup>43</sup> Zu den Besitz- und Herrschaftsrechten siehe Dietrich KAUSCHE, Gerechtsame an und auf den Wasserläufen zwischen Hamburg und Harburg im späten Mittelalter, in: ZHG 46, 1960, S. 45–103.

nutzbar. Entsprechend war die Schifffahrt der dort an beiden Ufern liegenden Städte ausgerichtet. Diese enge Verknüpfung von See- und Flussschifffahrt hatte weitreichende Folgen für den dortigen Handel, denn die Häfen dienten als Umschlagplatz für die Waren im Binnen- und Seeverkehr.

Hamburg entstand als fränkische Burg und Missionsstation im 8. Jh. an zwei Nebenflüssen der Nordereibe, der Alster und Bille. Seit der zweiten Hälfte des 12. Jh.s und mit der Gründung einer ausgesprochenen Kaufmannssiedlung entwickelte es sich immer mehr zur Elbe hin und wurde zum wichtigsten Umschlagplatz zwischen See-, Fluss- und Landverkehr an der Elbe. Wie andere Städte an der Elbe profitierte Hamburg von der Bevölkerungszunahme infolge von Binnenkolonisation und Ostsiedlung sowie dem zunehmenden wirtschaftlichen und politischen Einfluss der Fernhändler. Dabei war es weitgehend frei vom Einfluss geistlicher oder weltlicher Stadtherren. Nominell unterstand die Stadt zwar bis 1459 den Grafen, später Herzögen von Holstein aus der Familie der Schauenburger als Landesherrn und ab 1460 deren Nachfolger, dem dänischen König. Faktisch löste sich die Stadt durch ihre im Zuge des wachsenden Ost-West-Handels wachsende Wirtschaftskraft aus dieser Abhängigkeit, lavierte aber politisch immer zwischen (erst 1768 erlangter) Reichsfreiheit und holsteinischer Landstadt.

Um ihre Handelswege zu sichern, erwarb die Stadt Besitz in Richtung Lübeck und verleihte sich zusammen mit Lübeck 1420 das lauenburgische Bergedorf mit den Vierlanden elbaufwärts ein. Dadurch erhielten die Städte auch die Verfügung über die wichtige, 1252 erstmals erwähnte Elbzollstelle bei Esslingen-Zollenspieker.<sup>44</sup> Zugleich verwandte Hamburg viel Kraft auf die Erlangung der Vorherrschaft auf der Elbe. Bereits in einer auf 1189 datierten, im 13. Jh. verfälschten Urkunde beanspruchte die Stadt das kaiserliche Recht, auf der Elbe freien Handel treiben zu dürfen. Dies richtete sich besonders gegen das damals noch wirtschaftlich bedeutendere linkselbische Stade im Erzbistum Bremen. Bereits 1216 gewährten die Grafen Hamburg Zollfreiheit auf der Elbe oberhalb Hamburgs; in diesem Privileg werden auch die Zollzahlungen von Schiffen in Lauenburg erwähnt.<sup>45</sup> 1225 folgte die gräfliche Bestätigung der Zollfreiheit auf der Unterelbe. Zu Beginn des 13. Jh.s wird aus diversen Urkunden (fälschungen) deutlich, wie sich Hamburg um die Herrschaft über den Elbhandel bemühte.<sup>46</sup> 1299 erwarb die Stadt vom sächsischen Herzog das Recht, auf der Insel Neuwerk in der Elbmündung einen Turm zu errichten, 1394 kam dort Ritzebüttel mit seiner Burg hinzu. Im 15. Jh. folgten der Pfandbesitz des Landes Hadeln an der Elbmündung sowie des rechtselbischen Amtes Steinburg. Spätestens seit den 1440er Jahren versah Hamburg die Fahrrinne der Unterelbe mit Tonnen und Baken und erhob für deren Unterhalt einen Tonnenzoll. Hamburgs Anspruch auf die Unterelbe – zu dem auch die Fischereirechte gehörten – wurde durch militärische Aktionen seiner Schiffe auf dem

<sup>44</sup> Johann Friedrich VOIGT, *Der Städte Lübeck und Hamburg ehemalige Zoll- und Fährstelle Eßlingen an der Elbe*, in: *Mitteilungen des Vereins für Hamburgische Geschichte* 4, 1888, S. 218–240.

<sup>45</sup> HUB I, Nr. 389.

<sup>46</sup> Dazu detailliert: Gerhard THEUERKAUF, *Hamburg und der Elbhandel im Mittelalter*, in: *Stadt und Hafen*, hg. von Jürgen ELLERMEYER, Rainer POSTEL (Arbeitshefte zur Denkmalpflege in Hamburg 8), Hamburg 1986, S. 33–43.

Fluss unterstrichen und auch durch kaiserliche Stapelrechts-Privilegien 1468 und 1482 bestätigt.<sup>47</sup> Diente das Stapelrecht anfangs wohl noch der städtischen Versorgung mit Getreide, so entwickelte es sich in Kombination mit Zöllen allmählich zum Mittel, um den Elbhandel zu beherrschen.<sup>48</sup> So wurde den märkischen Kaufleuten der Zoll 1236 erlassen, wenn sie ihre Waren in Hamburg zum Verkauf anboten und mit Hamburger Waren weiter in die Nordsee segelten. 1262 wurden die gleichen Regelungen für die Kaufleute aus Magdeburg, Meißen und Sachsen verfügt.<sup>49</sup>

Hamburgs Bestrebungen zur Kontrolle der Schifffahrt auf der Niederelbe stießen natürlich auf den Widerstand der dortigen Elbanrainer. Auf dem rechten Elbufer waren diese Proteste verhalten, denn Städte wie Itzehoe, Wilster und Krempe hatten nominell denselben Landesherrn wie Hamburg. Und sie waren traditionell auf den Handel bzw. Schiffsverkehr mit dem Absatzmarkt Hamburg angewiesen. Itzehoe an der Stör, einem Nebenfluss der Elbe, war während des Mittelalters der bedeutendste Handelsort in dieser Region, mit Stadtrechten seit 1238 sowie einem Stapelprivileg seit 1260. Als Konkurrenzhafen zu Hamburg förderten die Grafen von Holstein-Pinneberg im 16. Jh. den Ort Altona unmittelbar an der Hamburger Grenze, indem sie dort Glaubensflüchtlinge ansiedelten. Als die Grafschaft an Dänemark fiel, förderte das dänische Königshaus Altona weiter durch die Verleihung des Stadtrechts 1664 und neue Privilegien. Zu diesem Zeitpunkt bestand etwas elbabwärts seit 1616/17 mit Glückstadt bereits ein weiterer Versuch des dänischen Königs, durch einen Konkurrenzhafen zu Hamburg Anteile am Elbe- und Nordseehandel zu erlangen.<sup>50</sup> Hamburg konnte sich gegen diese Konkurrenz militärisch und wirtschaftlich wehren, nicht zuletzt, weil es durch den wachsenden Überseehandel im 17. Jh. bemerkenswert an Einfluss gewann.

Langwierigere Auseinandersetzungen gab es zwischen Hamburg und den Städten am linken Elbufer, Harburg, Buxtehude und Stade. Stade an der Schwinge war bereits im 9. Jh. ein wichtiger Handelsort an der Fernhandelsstraße vom Niederrhein über Friesland, über die Elbe die Stör hinauf und weiter nach Skandinavien. 1063 wurde Stade Lehen der Erzbischöfe von Bremen und bekam Markt- und Zollrechte. In der Mitte des 12. Jh.s wurden die verschiedenen Stader Siedlungskerne vereinigt und erhielten Stadtrechte. Stade entwickelte sich im 12. und 13. Jh. zum wichtigsten Handelsplatz des Erzbistums Bremen und an der Niederelbe.<sup>51</sup> 1259 erhielt es das Stapelrecht, nach dem alle die Elbe heraufahrenden Schiffe drei Tiden, also 36 Stunden, im Stader Hafen anlegen mussten. Stade gehörte bereits in der zweiten Hälfte des 13. Jh.s der entstehenden Hanse an, seine Handelsinteressen konzentrierten sich damals vor allem auf Dänemark

---

<sup>47</sup> Siehe dazu Horst TSCHENTSCHER, Die Entstehung der hamburgischen Elbhoheit (1189–1482), in: ZHG 43, 1956, S. 1–48.

<sup>48</sup> Hermann TREUTLER, Die Entstehung des Hamburger Elbstapels, Diss. Hamburg 1925; GÖNNENWEIN, Stapel- und Niederlagsrecht (wie Anm. 10), S. 70–72 und 159–162.

<sup>49</sup> Die Zolltarife der Stadt Hamburg, hg. von Ernst PRITZ (Deutsche Handelsakten des Mittelalters und der Neuzeit 11), Wiesbaden 1961, Zolltarife, Nr. 13.

<sup>50</sup> Zum Streit um den dortigen Elbzoll siehe: Joseph ROMPE, Untersuchungen zur Wirtschaftsgeschichte Glückstadts, Diss. Hamburg o.J. (ca. 1930), S. 7–12.

<sup>51</sup> Siehe zur Entwicklung Stades: Jürgen BOHMBACH, Stade als selbständige Stadt, in: Stade. Von den Siedlungsanfängen bis zur Gegenwart, red. von DEMS., Stade 1994, S. 109–152.

und die Niederlande, wohin es mit Holz, Bier, Salz, Malz und Getreide handelte und woher es Vieh, Butter und Käse bezog. Insbesondere im 15. Jh. engagierte sich Stade auf Hansetagen, nicht zuletzt, weil sein Interesse gegen die Seeräuber in Ostfriesland und den Niederlanden gerichtet war. In Stade fanden auch mehrere Hansetage statt, die Stadt versuchte allerdings militärische Auseinandersetzungen und Handelskriege zu vermeiden. Welchen Anteil sie an der Schifffahrt elbaufwärts hatte, ist bisher nicht bekannt. Mit Hamburg geriet Stade Ende des 15. Jh.s wegen des Getreidehandels auf der Unterelbe in Konflikt, denn die Stadt an der Alster wollte diesen Handel ganz an sich ziehen und zum Getreidestapelplatz der Unterelbe werden. 1487 gelang noch ein Kompromiss. Erneute Verhandlungen unter Vermittlung von Lübeck und Rostock scheiterten 1549 und 1550 und militärische Auseinandersetzungen folgten.

Um sein Getreidehandelsmonopol zu erreichen, wollte Hamburg insbesondere die Nutzung der Süderelbe unterbinden, auf der sein Hafen umgangen werden konnte. Hier lag eine weitere Stadt, das zu Braunschweig-Lüneburg gehörige Harburg. Die dortige Burg bei einer kleinen Dammsiedlung wird bereits in den 1130er Jahren erwähnt. Die Siedlung erhielt Ende des 13. Jh.s Stadtrechte, geriet dann aber zwischen 1397 und 1517 in Pfandbesitz von Hamburg und Lüneburg. Hamburg hatte bereits 1390 nahe Harburg eine eigene Burg zur Kontrolle der Süderelbe, die Moorburg, errichtet. Als Harburg 1527 Zentrum eines kleinen Herzogtums unter einer Nebenlinie der Herzöge von Braunschweig-Lüneburg wurde, beanspruchten diese die dortige Elbschifffahrt. Um den Schiffsverkehr im Stromspaltungsgebiet völlig zu kontrollieren, setzte Hamburg nun Kriegsschiffe ein und strengte 1554 einen Prozess vor dem Reichskammergericht an, das im darauffolgenden Jahr Strafen gegen die Missachtung des Hamburger Stapelrechts androhte. Die Harburger Herzöge antworteten zusammen mit Lüneburg, Stade und Buxtehude 1556 mit einer Gegenklage.<sup>52</sup> Im Verlauf des jahrelangen Prozesses befuhr eine kaiserliche Kommission die Ilmenau und Elbe; die Konfliktparteien ließen aufwendige Elbkarten anfertigen, die subjektiv – mit der Süderelbe und mit der Norderelbe als Hauptstrom – die jeweiligen Rechte beweisen sollten. Diese ersten Elbkarten sind heute wertvolle Bildquellen.<sup>53</sup> Mit dem Urteil von 1619 wurde Hamburg zwar verpflichtet, Stade, Buxtehude und Harburg die freie Elbschifffahrt zu gewähren, tatsächlich änderte sich an Hamburgs Dominanz im Unterelberaum jedoch nichts. Hamburg behielt dort bis Mitte des 17. Jh.s mit „grenzwertigen“ Rechtskonstruktionen die Oberhoheit und erhob zum alten Werkzoll noch zusätzliche Zölle wie 1586 das Tonnengeld und 1623 das Admiralitätsgeld.<sup>54</sup> Seit 1480 und bis ins 17. Jh. wurde auch der sogenannte „Rote Zoll“ erhoben, ein Kornzoll für seewärts ausgehendes Getreide

<sup>52</sup> Grundsätzlich dazu: Jürgen BOHMBACH, Stader Zoll und Hamburger Stapel. Ein Abriss des Kampfes um Handel und Schifffahrt an der Elbe vom 12. bis zum Ende des 16. Jahrhunderts, in: StadJb. 71, 1981, S. 39–47. Siehe auch: Ernst BAASCH, Der Kampf des Hauses Braunschweig-Lüneburg mit Hamburg um die Elbe vom 16.–18. Jahrhundert (Quellen und Darstellungen zur Geschichte Niedersachsen 21), Hannover 1905.

<sup>53</sup> Jürgen BOHMBACH, Die Stader Elbkarte von 1569: Der Konflikt mit Hamburg um den Elbhandel, Stade 1980; Jürgen BOLLAND, Die Hamburger Elbkarte aus dem Jahre 1568 gezeichnet von Melchior Lorichs (Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien und Hansestadt Hamburg 8), Hamburg 1985.

<sup>54</sup> Zolltarife der Stadt Hamburg (wie Anm. 49), S. XIII.



von der Oberelbe, aus dessen Erlös Geleit- und Friedeschiffe ausgerüstet wurden.<sup>55</sup> Erst im 18. Jh. wurde der Durchgangsverkehr für den Getreidehandel frei.

Auch von Buxtehudes Rolle in der oberelbischen Schifffahrt ist bisher nur wenig bekannt. Buxtehude wurde am Geestrand an der Este wohl im 10. Jh. gegründet, gewann aber erst als erzbischöflich bremische Neugründung wohl des späten 13. Jh.s gegen das Fürstentum Braunschweig-Lüneburg im Schatten von Stade an Bedeutung.<sup>56</sup> 1328 erhielt es Stadtrechte und wurde vor 1363 Mitglied der Hanse. Die Wirtschaft der Stadt lebte vor allem vom Durchgangsverkehr, insbesondere dem Viehhandel aus Jütland und Holstein. Wichtig war deshalb die Fährschifffahrt nach Blankenese. Eine Fährschiffergilde hatte das Recht der Elüberfahrt nach Hamburg. Nachrichten gibt es von Buxtehuder Schiffsverkehr an die anderen Unterelberegionen sowie – mindestens seit dem 17. Jh. – auch in den Ost- und Nordseeraum. Umgekehrt besuchten holländische Schiffer den Hafen, importierten Lebensmittel und Kramwaren und nahmen Holz als Rückfracht mit. Es wird aber auch Buxtehuder Schiffsverkehr elbaufwärts gegeben haben, denn in den 1660er und 1670er Jahren gab es Streitigkeiten wegen der Umgehung des Hamburger Getreidestapels.<sup>57</sup>

Wendet man nun den Blick von der Unterelbe auf die Rolle der oberelbischen Schifffahrt für Hamburg, dann ist eine Erkenntnis von Werner Jochmann in seiner Dissertation von 1949 bemerkenswert. Gewöhnlich wird in der Forschung der rasche Aufstieg Hamburgs als Handelsstadt mit dem Transithandel zwischen dem Ost- und Nordseeraum und dem Zusammenwirken mit Lübeck begründet. Jochmann konnte aber bei der Auswertung der Hamburger Pfundzollregister von 1369 nachweisen, dass der Anteil des elbabwärts kommenden Verkehrs mit 22 % am Exportvolumen Hamburgs damals größer war als Hamburgs Verkehr nach Lübeck, somit Hamburg zwar auch, aber nicht überwiegend Lübecks Nordseehafen war.<sup>58</sup>

### 3. Zum Umfang des Schiffsverkehrs

Die Ergebnisse der bisher betrachteten regionalen Teilbereiche der Elbe als Binnenhandelsweg zeigen zwar die Interessen der einzelnen Elbanlieger – Städte mit ihren Kaufleuten und Landesherren – und mögliche Konflikte, sie bleiben aber unbefriedigend, weil damit ja nur wenig über das Volumen des Elbverkehrs, die Zahl der

---

<sup>55</sup> Hans NIRRNHEIM, Roter Zoll, in: *Mitteilungen des Vereins für Hamburgische Geschichte* 27, 9, 1908, S. 445.

<sup>56</sup> Bernd UTERMÖHLEN, *Hansestadt Buxtehude*, in: *StadJb.* 104, 2014, S. 51–75.

<sup>57</sup> Claus TIEDEMANN, *Die Schifffahrt des Herzogtums Bremen zur Schwedenzeit (1645–1712)* (Einzelschriften des Stader Geschichts- und Heimatvereins 22), Stade 1970, S. 47–51.

<sup>58</sup> Werner JOCHMANN, *Der Hamburger Handel im 13. und 14. Jahrhundert*, Diss. Hamburg 1949, S. 15–43; siehe auch Erich VON LEHE, *Hamburgische Quellen für den Elbhandel der Hansezeit und ihre Auswertung*, in: *HGbl.* 76, 1958, S. 131–142, hier S. 134; eine Zusammenstellung von Belegen für Hamburgs Flussschifffahrt zwischen 1236 und 1325 bei: Gerhard THEUERKAUF, *Der Hamburger Hafen vom 12. bis zum 16. Jahrhundert*, in: *Beiträge zur hansischen Kultur-, Verfassungs- und Schifffahrtsgeschichte*, hg. von Horst WERNICKE, Nils JÖRN (*Hansische Studien* 10), Weimar 1998, S. 129–143, hier S. 133–135.

Schiffe und die Menge der Güter sowie über Konjunkturen und Krisen ausgesagt ist. Das ist natürlich eine Frage der Quellen, denn Privilegien, Verbote und Proteste, Verhandlungen und Verträge deuten zwar auf Interessen, Ereignisse und Probleme in einzelnen Jahren hin, geben aber kaum Informationen über deren tatsächliche Auswirkungen oder längerfristige Entwicklungen des Handels. Erich von Lehe hat einen fundierten Überblick über die Hamburger Quellen gegeben, die mehr zum Elbhandel aussagen könnten.<sup>59</sup>

Informationen über den Umfang und längerfristige Entwicklungen des Elbhandels können nur serielle Quellen wie Zollregister geben. Dieserart Quellenmaterial liegt für das 13. und 14. Jh. nicht vor, obwohl es an der Elbe zahlreiche Zollstellen gab, die von Weissenborn zusammengestellt wurden.<sup>60</sup> Günstiger sieht es für das 15. Jh. aus, für das Nis Nissen die Zollregister der mecklenburgischen Elbzollstellen in Dömitz und Bleckede auswerten konnte; für einige Jahre gibt es weitere aus dem 16. und 17. Jh. aus den Orten Rogätz unterhalb von Magdeburg, Schnackenburg, Lauenburg, Hamburg sowie Esslingen-Zollenspieker.<sup>61</sup> Nissen weist zu Recht ausdrücklich darauf hin, dass diese Register nicht mit modernen statistischen Methoden ausgewertet werden können, allein, weil sie in jedem Ort anders, nicht durchgehend und wohl auch nicht zuverlässig geführt wurden. Sie erlauben zwar keine verlässlichen Aussagen über die tatsächliche Elbschifffahrt an diesen Orten, immerhin aber vorsichtige Einschätzungen. In der Regel wurden nur die tatsächlichen Zollzahlungen eingetragen, nicht, wer davon befreit war, den Zoll umging oder sogar mit den Zöllnern illegale Abmachungen hatte. Auch die Leerfahrten – wohl meist flussaufwärts – wurden nur in Dömitz verzeichnet. Die Register geben also nur eine Mindestschiffszahl an. Bei den Herkunftsorten ist nicht zu unterscheiden, ob es sich um die der Schiffer oder der Eigner der Ladung handelte, die notiert wurden. Sodann kann es – wie in Esslingen-Zollenspieker – vorkommen, dass Schiffszölle und Fährzölle in ein Register eingetragen wurden und nur schwer voneinander zu trennen sind.

Nissen kann anhand des bisher bekannten ältesten Zollregisters von Dömitz von 1431 feststellen, dass dort z. B. in den Jahren 1431/32 insgesamt 90 Schiffe, 1434 nur 41 und wiederum 1458 zwischen 151 und 177 Schiffe registriert wurden. Die ersten differenzierteren Angaben über flussaufwärts und flussabwärts fahrende Schiffe liegen dort für 1474 und 1475 vor, wo es jeweils flussaufwärts 21 und abwärts 21 sowie im Folgejahr 67 und 107 waren. In Boizenburg wurden 1470/71 122 auf- und 119 abwärts fahrende Schiffe registriert. Es darf dabei nicht vergessen werden, dass die Schifffahrtssaison auf dem Fluss nur vom Frühjahr bis zum Herbst dauerte, dass Eisgang, Niedrig- und auch Hochwasser den Schiffsverkehr behindern konnten. Diese auffälligen starken Unterschiede in den einzelnen Jahren kann Nissen auch für das

<sup>59</sup> VON LEHE, Quellen (wie Anm. 58).

<sup>60</sup> WEISSENBORN, Elbzölle (wie Anm. 5).

<sup>61</sup> NIS RUDOLF NISSEN, Hanseatische Binnenschifffahrt und Oberelbeverkehr vom 15. bis 17. Jahrhundert, in: Hamburger Beiträge zur Volks- und Altertumskunde 23, 1984, S. 94–154; zur Schifffahrtsstatistik von Lauenburg siehe: DERS., Forschungsergebnisse (wie Anm. 40); Aufstellungen der Zolleinnahmen in Eßlingen siehe in: VOIGT, Städte (wie Anm. 44), S. 234–240.

folgende 16. und 17. Jh. und für andere Zollstellen feststellen, wobei die Anzahl der registrierten Schiffe sich insgesamt beträchtlich erhöhte.<sup>62</sup>

Ort	1516	1517
Hitzacker	8	9
Schnackenburg	7	10
Dömitz	4	2
Lenzen	1	1
Wittenberge	7	4
Cumlosen	-	1
Werben	2	2
Tangermünde	2	1
Sandau	1	-
Havelberg	7	7
Magdeburg	1	1
unbekannt	20	9
<b>gesamt</b>	<b>60</b>	<b>47</b>

Tab. 1: Die Herkunft der Schiffe in den Zollregistern von Bleckede 1516 und 1517 (elbabwärts), aus: NISSEN, Binnenschifffahrt (wie Anm. 61), S. 113 f.

Ort	1470/71	1472/73
Schnackenburg	34	30
Hitzacker	26	32
Dannenberg	2	–
Lüneburg	5	–
Jagel ? bei Lenzen	16	18
Wittenberge	28	26
Werben	24	18
Tangermünde	10	–
Seehausen	10	20
Havelberg	82	36
Brandenburg	6	–
Magdeburg	1	1
unbekannt	2	3
<b>gesamt</b>	<b>246</b>	<b>184</b>

Tab. 2: Die Herkunft der Schiffe in den Zollregistern von Boizenburg 1470/71 und 1472/73 (elbaufwärts und -abwärts), aus: NISSEN, Binnenschifffahrt (wie Anm. 61), S. 113.

<sup>62</sup> Ausführlich dazu: NISSEN, Binnenschifffahrt (wie Anm. 61) S. 107–119.

Herkunftsorte werden z. B. erstmals in den Registern von Boizenburg 1470/71 angegeben. Danach kamen dort 62 Schiffe (25 %) aus braunschweig-lüneburgischen Orten (Schnackenburg, Hitzacker, Dannenberg), 72 (29 %) aus brandenburgischen Elbeorten (Wittenberge, Werben, Tangermünde, Seehausen) und 88 (36 %) aus brandenburgischen Orten an der Havel (Havelberg, Brandenburg); weitere fünf kamen aus Lüneburg, eines aus Magdeburg, 16 wohl aus Jagel in der Prignitz und zwei aus unbekanntem Orten.<sup>63</sup> Nissen kann anhand der Register verschiedene Auffälligkeiten feststellen, z. B. wie sich seit den 1560er Jahren immer mehr Hamburger Schiffer in den Elbhandel bis nach Magdeburg drängten und damit natürlich Proteste der Magdeburger hervorriefen, oder dass wohl aufgrund neuer Schiffstypen auch neue Zölle eingeführt wurden (1563 Ewer- und Kahnzoll in Dömitz).<sup>64</sup> In einem Register aus Rogätz unterhalb von Magdeburg aus den Jahren 1576/77 stellt Nissen rund 80 Hamburger Schiffe fest, die von oder nach Magdeburg fuhren. Das waren rund 40 % der Hamburger Schiffe, die Dömitz passierten, der Rest fuhr in die Altmark oder die Havel. Zugleich passierten Rogätz aber rund 260 Magdeburger Schiffe, was fast die Hälfte der insgesamt 530 dort registrierten ausmachte. Etwa ein Drittel dieser Schiffe blieb an der Elbe oberhalb von Dömitz, rund 170 fuhren wohl bis Hamburg weiter, was ein Beleg für die intensive Flussschifffahrt zwischen Magdeburg und Hamburg und die Dominanz dieser beiden Städte im Elbhandel ist.<sup>65</sup>

Straube hat die Geleitbriefe und -rechnungen des späten 15. und des 16. Jh.s für den Elbeabschnitt von Pirna nach Magdeburg näher untersucht, an dem es zehn landesherrliche Geleitstellen und noch weitere grundherrliche Zollstellen gab.<sup>66</sup> Aus den Geleitordnungen können die dort transportierten Warenarten entnommen werden, aber auch die Praxis der Zollerhebung, die Arten der Transportfahrzeuge (Schiffe, Kähne, Flösse), Lademöglichkeiten und Zahl der Besatzungen. Aus den Geleitrechnungen von Wittenberg aus den Jahren 1493/94 ergeben sich detaillierte Kenntnisse über die 26 flussabwärts fahrenden Transporte, wohl Flöße, die mit Waren wie Brettern, Schindeln, Balken, Kästen und Mühlsteinen beladen waren. Es werden die Flößer, deren Herkunftsorte und die Gebühren genannt. Und aus den Daten der Rechnungen wird ersichtlich, dass die Winterpause rund vier Monate dauerte.<sup>67</sup>

Mitunter wurden Aufstellungen einzelner Reiserechnungen von Kaufleuten im Rahmen von Prozessen überliefert, die detaillierte Auskunft über Ausgaben und Einnahmen von Schiffstransporten geben. Blaschke hat vier solcher Rechnungen eines Pirnaer Kaufmanns aus den Jahren 1671 bis 1674 ausgewertet, die einen zwar nur punktuellen, aber guten Eindruck vom Warenhandel auf dem langen Elbabschnitt zwischen Pirna und Hamburg geben.<sup>68</sup> An der Spitze des Warenwerts standen hier flussabwärts Holz und Holzwaren, Mühl- und Grabsteine, Leinwand, Papier, Getreide

<sup>63</sup> Ebd., S. 113.

<sup>64</sup> Ebd., S. 112.

<sup>65</sup> Ebd., S. 115.

<sup>66</sup> Manfred STRAUBE, Geleitswesen und Warenverkehr im thüringisch-sächsischen Raum zu Beginn der Frühen Neuzeit, Köln u. a. 2015, S. 429–443.

<sup>67</sup> Ebd., S. 440–441.

<sup>68</sup> Karlheinz BLASCHKE, Elbschifffahrt und Elbzölle im 17. Jahrhundert, in: HGBll. 82, 1964, S.42–54.

und Hülsenfrüchte. Interessant ist, wie weit verteilt die Herkunftsorte der Waren in Sachsen, Böhmen und der Oberlausitz waren. Elbaufwärts wurden vor allem Fisch und Tran, Zucker, Öl und Sirup, Wein und Sekt verschifft. Von Pirna elbabwärts wurden die ersten Waren in Torgau umgeschlagen, weitere dann vor allem in Magdeburg, für Lübeck bestimmte Mühlesteine in Lauenburg, die meisten Waren aber in Hamburg. Der elbaufwärts transportierte Fisch – ganz unterschiedliche Arten – war unter anderem für Leipzig und Prag bestimmt. Die Reiseunterlagen geben Auskunft über Frachtsätze und Handelspartner in den Orten, Aufenthaltszeiten, Zollsätze und Löhne der Schiffsmannschaft. Eine Fahrt von Pirna nach Hamburg und zurück dauerte rund drei Monate, dabei wurden auf einer Strecke 31 Zollstellen berührt.<sup>69</sup>

Die genannten Beispiele sind nur Momentaufnahmen eines stetigen Handels auf der Wasserstraße Elbe, der von konjunkturellen und politischen Schwankungen, Ereignissen und Eingriffen, technischen Veränderungen und nicht zuletzt der Natur beeinflusst wurde. So beeindruckend die Warenmengen im Flusstransport sein mögen, so berechtigt ist auch die Frage, in welchem Verhältnis er zum Landtransport stand. Dass sie sich gegenseitig ergänzten und ein Fluss einer vorgegebenen Transportrichtung folgen musste, die nicht zugleich den Handelsbedürfnissen entsprach, ist fast selbstverständlich. Wiederholt wurde aber in der Forschung betont, dass auch das Warenvolumen auf den Landstraßen nicht unterschätzt werden dürfe,<sup>70</sup> aber fast immer fehlen insbesondere für das Mittelalter die statistischen Vergleichsmöglichkeiten zwischen Land- und Wasserwegen.

#### 4. Schluss

Politische und wirtschaftliche Einflüsse auf den Elbhandel vom 12. bis 17. Jh. wurden hier anhand von Beispielen betrachtet, ebenso der spezifische Einfluss von Zoll- und Stapelrechten, deren Auswirkungen auf die Wirtschaft einer Region durchaus in der Forschung diskutiert werden.<sup>71</sup> Tatsächlich beeinflussten noch mehr Faktoren die Schifffahrt auf der Elbe wie auf anderen großen Flüssen. Darunter sind die Verknüpfungen mit anderen Handelsräumen – hier auch der Hanse, Oberdeutschlands oder Ostmitteleuropas – wie die europäische Öffnung nach Übersee im 16. und 17. Jh., bei der der Elbehafen Hamburg eine wichtige Rolle spielte. Verkehrspolitische Entscheidungen wie auch wirtschaftsorganisatorische Maßnahmen, z. B. die Reihefahrt zwischen Hamburg und Berlin seit dem Ende des 17. Jh.s, müssten noch näher betrachtet werden.<sup>72</sup> Hinzu kommt die Organisation der Binnenschiffer und

<sup>69</sup> Karte und Tabelle ebd., S. 48 f.

<sup>70</sup> STRAUBE, Geleitswesen (wie Anm. 66), S. 17–37 und 431.

<sup>71</sup> Ulf DIRLMEIER, Mittelalterliche Zoll- und Stapelrechte als Handelshemmnisse?, in: Die Auswirkungen von Zöllen und anderen Handelshemmnissen auf Wirtschaft und Gesellschaft vom Mittelalter bis zur Gegenwart, hg. von Hans POHL, Stuttgart 1987, S. 19–39; Franz IRSIGLER, Zollpolitik ausgewählter Handelszentren im Mittelalter, in: ebd., S. 40–58.

<sup>72</sup> Ernst BAASCH, Zur Geschichte der Berlin-Hamburger-Reihefahrt, in: ZHG 9, 1894, S. 182–201.

Schiffsbesetzungen. In einigen Elbestädten sind bereits für das 15. und in vielen für das 16. Jh. Bruderschaften der Elbschiffer nachgewiesen, die einen Hinweis auf ein lokales Bedürfnis nach Zusammenschluss und Organisation geben. Die von Hamburg aus elbaufwärts fahrenden Schiffer schlossen sich 1429 zu einer Bruderschaft zusammen, die – wie deren Rechnungsbuch aussagt – neben sozialen und religiösen Funktionen auch finanzielle Unterstützung gewährte.<sup>73</sup> Schiffer-Bruderschaften gab es z. B. auch in Stade,<sup>74</sup> Lauenburg,<sup>75</sup> Lüneburg<sup>76</sup> und Magdeburg.<sup>77</sup> Insofern hatte die Flussschifffahrt immer auch soziale Auswirkungen auf die Hafenanlagen an der Elbe.

Die technischen Aspekte der speziellen Schifffahrt auf einem Fluss wie Schiffs- und Bootstypen, Hafenanlagen, Fahrwassermarkierungen und -pflege, ggf. Regulierungs- und Schutzmaßnahmen, aber auch Furten, Fahren und Brücken als Kreuzungspunkte mit den Landverkehrswegen sollten näher untersucht werden.<sup>78</sup> Treideln war z. B. nach bisheriger Kenntnis nur im Oberlauf der Elbe möglich, elbabwärts ab Bleckede besteht das Ufer aus unwegsamen Moor- und Marschenstreifen. Sie waren zudem für Hafenanlagen ungeeignet, sodass sich diese in den Nebenflüssen der Elbe finden.

Der wichtige Holztransport auf der Elbe wurde zwar mehrfach erwähnt, tatsächlich ist die bedeutende Flößerei auf ihr aber noch unzureichend erforscht.<sup>79</sup> Dies trifft generell – vielleicht vom Salz abgesehen – auf die einzelnen Warenarten zu, für die die Elbe ein Transportweg war.

Auf dem Wiener Kongress beschlossen 1815 die europäischen Staaten, die zahlreichen rechtlichen Hindernisse für einen freien Handel auf den europäischen Flüssen, also auch der Elbe, zu beseitigen, was allerdings noch einige Jahrzehnte in Anspruch nahm.<sup>80</sup> Im 19. und 20. Jh. machte dann die Schifffahrt auf der Elbe noch zahlreiche, nicht zuletzt technische Wandlungen durch, ebenso wie der Fluss selbst, über dessen Nutzung nach wie vor intensiv diskutiert wird, denn gewerbliche Schifffahrt spielt auf ihm immer noch eine Rolle.

<sup>73</sup> Vgl. in diesem Band: Klaus-Joachim LORENZEN-SCHMIDT, Hamburgs Oberelbschiffer um 1500. Das Buch der Jacobi-Bruderschaft der aufwärts fahrenden Schiffer (1429–1537), S. 205–235.

<sup>74</sup> Karl RICHARZ, Die Geschichte der Kaufleute- und Schifferbruderschaft zu Stade (Einzelschriften des Stader Geschichts- und Heimatvereins 10), Stade 1956.

<sup>75</sup> Th. GÖTZE, 300-Jahr-Feier der Schiffer-Bruderschaft Lauenburg an der Elbe 1635–1935, Lauenburg o. J. (1935).

<sup>76</sup> Harald WITTHÖFT, Lüneburger Schiffer-Ämter, in: Lüneburger Blätter 9, 1958, S. 73–100.

<sup>77</sup> Erich MAI, Die Magdeburger Elbschifffahrt im 18. Jahrhundert, in: Magdeburgs Wirtschaftsleben in der Vergangenheit I, Magdeburg 1925, S. 653–804, hier S. 770–772.

<sup>78</sup> Zum Verhältnis von Land- und Flussverkehr siehe auch Detlev ELLMERS, Wege und Transport: Wasser, in: Stadt im Wandel, hg. von Cord MECKSEPER, Bd. 3, Braunschweig 1985, S. 243–255.

<sup>79</sup> Lina DELFS, Flößerei im Dienste souveräner Fürsten, dargestellt an der für den Harburger Herzog Otto II. im 16. Jahrhundert betriebenen Flößerei auf der Elbe, in: Flößerei auf der Elbe, T. 1 Wege und Ziele ihrer Erforschung, red. Werner HINSCH, Klaus SCHUMACHER (Schriften des Vereins zur Förderung des Lauenburger Elbschifffahrtsmuseums 3), Lauenburg 1992, S. 29–50.

<sup>80</sup> Siehe dazu die Beiträge in: Die Elbe. Über den Wandel eines Flusses vom Wiener Kongress (1815) bis zur Gegenwart, hg. von Andreas MARTIN, Norbert FISCHER, Leipzig, Stade 2018; darin unter anderem Ortwin PELC, Der Hamburger Hafen und die oberländische Schifffahrt, S. 345–375.

*ein schifflich wasser und des reichs frye strasse*  
**Die Oder als hansischer Verkehrsweg vom 13. bis zum 16. Jahrhundert**

Sascha Bütow

### 1. Kleinteilige Perspektiven: methodische Bemerkungen

Häufig wird, und das zu Recht, von einem Netz der Handels- und Verkehrsbeziehungen im Hanseraum gesprochen,<sup>1</sup> an dem auch der Oderraum partizipierte. Der heutige Grenzfluss zwischen Deutschland und Polen gehörte somit zu den wichtigen Verbindungsachsen zwischen Schlesien und Pommern und gliedert sich auf diese Weise in das hansische Handelsstraßennetz ein.<sup>2</sup> Allerdings wird vergleichsweise selten über die kleinen sich entlang dieser Verkehrsstraße erstreckenden netzartigen Strukturen gesprochen. Hierzu ist es nötig, sich in ein oft sehr kleinteiliges und regionales Gefilde zu begeben.<sup>3</sup> Auf diese Weise sollten nicht zwangsläufig nur die großen an der Oder gelegenen Handelsstädte Stettin, Frankfurt und Breslau interessieren, auf die die Hanseforschung mit guten Gründen seit jeher blickt.<sup>4</sup> Daneben gab es vielmehr auch eine

---

<sup>1</sup> Vgl. hierzu immer noch grundlegend Friedrich BRUNS, Hugo WECZERKA, *Hansische Handelsstraßen* (QDhG N.F. 13), 3 Bde., Weimar 1962–1968; zur methodischen Annäherung und Fragen der Deutung vgl. ferner Carsten JAHNKE, *Handelsnetze im Ostseeraum*, in: *Netzwerke im europäischen Handel des Mittelalters*, hg. von Gerhard FOUQUET, Hans-Jörg GILOMEN (Vorträge und Forschungen 72), Ostfildern 2010, S. 189–212; Carsten JAHNKE, *Moderne Netzwerkforschung in der regionalen Hansegeschichte: Möglichkeiten, Gefahren und Perspektiven*, in: *Hansegeschichte als Regionalgeschichte. Beiträge einer internationalen und interdisziplinären Winterschule in Greifswald vom 20. bis 24. Februar 2012*, hg. von Oliver AUGE (Kieler Werkstücke A37), Frankfurt am Main u. a. 2014, S. 47–58; für einen zeitgemäßen Überblick vgl. Rolf HAMMEL-KIESOW, Matthias PUHLE, Siegfried WITTENBURG, *Die Hanse*, Darmstadt 2015, S. 91–158.

<sup>2</sup> Vgl. HAMMEL-KIESOW/PUHLE/WITTENBURG, *Hanse* (wie Anm. 1), S. 114; Ferner Evamaria ENGEL, *Frankfurt (Oder) und die Hanse*, in: *Frankfurter Jahrbuch 2003/04*, S. 39–49.

<sup>3</sup> Vgl. Sascha BÜTOW, *Infrastruktur – Macht – Metropole. Die Stellung von Frankfurt (Oder) im spätmittelalterlichen Handels- und Verkehrsnetz*, in: *Bürger, Pfarrer, Professoren. St. Marien in Frankfurt (Oder) und die Reformation in Brandenburg*, hg. von Maria DEITERS, Gotthard KEMMETHER, Dresden 2017, S. 31–36, bes. S. 36.

<sup>4</sup> Vgl. Paul VAN NIESSEN, *Städtisches und territoriales Wirtschaftsleben im märkischen Odergebiet bis zum Ende des XIV. Jahrhunderts*, in: *FBPG 16*, 1903, S. 1–162; R. ERHARDT, *Frankfurt und die Oder in alter Zeit*, in: *Odertag 1938 zu Frankfurt, Oder. Tagungsverlauf, Vorträge, Teilnehmerverzeichnis*, Breslau 1938, S. 28–30; Walter KEHN, *Der Handel im Oderraum im 13. und 14. Jahrhundert* (Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Pommern V16), Köln u. a. 1968; Benedykt ZIENTARA, *Die Entwicklung der Städte im Niederoderraum im 13. Jahrhundert im Zusammenhang mit den Anfängen des Kornexportes*, in: *Lübecker Schriften zur Archäologie und Kulturgeschichte 7*,

ganze Reihe kleinerer und mittlerer Zentren, die nachhaltig am hansischen Handel partizipierten, zu ihm gleichsam Verkehrsspannungen aufbauten.<sup>5</sup> Hinzu kommt, dass man im Rahmen all dieser zum Teil weitgefassten Beziehungen an einer Vielzahl von weiteren Zwangspunkten des Verkehrs nicht vorbeikam. Sie strukturierten im Mittelalter und darüber hinaus den Oderverkehr als wichtige Etappenpunkte, Raststätten oder Unterkunftsorte.<sup>6</sup> Diese Situation wurde mitunter dadurch verkompliziert, dass die im Einflussbereich der Oder agierenden Fürsten und Landesherren in Pommern, Brandenburg und Böhmen mit ihren jeweiligen Teilgebieten, unter Umständen selbst als Verkehrs- und Wegelenker tätig wurden.<sup>7</sup> Im Verlauf des mittelalterlichen Landesausbaus und darüber hinaus entstanden auf diese Weise neue Verkehrspunkte, die sich erst einmal in das überkommene Gefüge der Handelswege einzufügen hatten – ein selten konfliktfrei vor sich gehender Prozess. Verpflichtet man sich einer Perspektive zu folgen, wie sie hier skizziert wird, ist es nötig sehr kleinteilig in die Landschaft zu schauen. Lohnenswert ist diese Aufgabe aber allemal, kann dadurch doch das sogenannte „hansische Hinterland“ im Resultat als ein eigenständiger Aktionsraum in einem neuen Licht erscheinen, ein Vorhaben also, das sich mit den Anliegen hansischer Forschungen der letzten Jahre verknüpft.

Im Folgenden soll der Fokus beispielhaft auf der Oder im Zeitraum vom 13. bis zum 16. Jh. liegen. Die Quellenlage für diese Periode ist vergleichsweise gut. Gleichwohl harren die Oder und der Oderraum einer neueren Bearbeitung, die den Erfordernissen einer modernen Wirtschafts-, Handels- und Flussgeschichte unter Einbezug der hier lebenden Menschen und ihrer Lebensräume gerecht wird. Freilich können die folgenden Ausführungen diesem auf mehrere Jahre hin auszurichtenden Forschungsvorhaben hier nicht vollends gerecht werden. Ein Einblick in die damit verbundenen Forschungsfelder und erste Ergebnisse können an dieser Stelle aber dennoch vorgestellt werden.

---

1983, S. 147–157; Winfried SCHICH, Die Havel und die Oder als Verkehrswege im 12. und 13. Jahrhundert. Einige Bemerkungen auf der Grundlage der schriftlichen Überlieferung, in: Beiträge zum Oder-Projekt 2, 1997, S. 103–107; Horst WERNICKE, Die Hansestädte an der Oder – ein Vergleich: Stettin (Szczecin) – Frankfurt – Breslau (Wrocław), in: Oder – Odra. Blicke auf einen europäischen Strom, hg. von Karl SCHLÖGEL, Beata HALICKA, Frankfurt am Main 2007, S. 137–148.

<sup>5</sup> Zu den sogenannten kleinen Hansestädten und ihre Bedeutung in der Forschung vgl. Heideleore BÖCKER, Die kleine Hansestadt in ihren „europäischen Dimensionen“, in: Beiträge zur hansischen Kultur-, Verfassungs- und Schifffahrtsgeschichte, hg. von Horst WERNICKE, Nils JÖRN (Hansische Studien 10; Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte 31), Weimar 1998, S. 239–252.

<sup>6</sup> Am Beispiel der Stadt Guben wurde bereits auf die Wichtigkeit lokaler Aushandlungen bei der Umsetzung von Fernhandelsbeziehungen und Schifffahrtsinteressen hingewiesen. Dazu Sascha BÜTOW, „Unterwegs“. Flussnutzung und Schifffahrt zwischen Schwarzer Elster und Oder, in: Die Nieder- und Oberlausitz – Konturen einer Integrationslandschaft, Bd. 1, Mittelalter (Studien zur brandenburgischen und vergleichenden Landesgeschichte 11), hg. von Heinz-Dieter HEIMANN, Klaus NEITMANN, Uwe TRESP, Berlin 2013, S. 314–326, bes. S. 325.

<sup>7</sup> Die dahingehende Forschung ist noch vergleichsweise jung. Zur Rolle Karls IV. als Wegelenker, der dabei ganz sicher an den Hanseraum anknüpfen wollte, vgl. Sascha BÜTOW, Die Hanse im Blick. Verkehrsplanung und Wegelenkung Karls IV. im Umfeld der Erwerbung der Mark Brandenburg, in: Karl IV. Ein Kaiser in Brandenburg, hg. von Jan RICHTER, Peter KNÜVENER, Kurt WINKLER, Berlin 2016, S. 61–65.



## 2. Die Oder als Gegenstand der Forschung

Die Bedeutung der Oder als mittelalterlicher Verkehrsweg ist in der bisherigen Forschung vielgestaltig bewertet worden. Folglich finden sich unterschiedlich akzentuierte Positionen innerhalb der Forschung. In seiner wertvollen Studie zum Handel im Oderraum während des 13. und 14. Jh.s stellt Wolfgang Kehn mit dem Wachstum der Städte Frankfurt und Breslau beispielsweise fest, dass die Oder als Verkehrsweg „keine außerordentliche Rolle mehr gespielt“ habe.<sup>8</sup> Sie sei demnach weniger ein wichtiger Verkehrsweg, denn „ein Verkehrshindernis“ gewesen. Dieses Urteil bezieht sich im Wesentlichen darauf, dass die Oder es nicht vermocht habe, Schlesien, den märkischen Oderraum und Pommern zu einem „Wirtschaftsgebiet“ zusammenzuschließen.<sup>9</sup> Dies habe nach Auffassung Kehns insbesondere an der Stadt Frankfurt gelegen, die aus eigennützigen Gründen und zur Durchsetzung ihrer Stapel- und Zollrechte die Oder-schifffahrt rigoros kontrolliert und den durchgehenden Verkehr gesperrt habe. Vom Verkehr auf der Oder hätten auf dieser Weise in der Hauptsache Frankfurt und Stettin profitiert, denn sie allein hätten sich eine „eingeschränkte Vorherrschaft über den Handel im mittleren und unteren Oderraum geteilt“.<sup>10</sup> Schlesien mitsamt seiner bedeutenden Stadt Breslau sei auf diese Weise fast völlig aus dem nach Pommern führenden Verkehr ausgeschieden.<sup>11</sup> Nimmt man die Perspektive größer angelegter wirtschafts- und sozialgeschichtlicher Forschungen ein, so kann mit Verweis auf Friedrich-Wilhelm Hennig ein vergleichbares Bild von der Oder ausgemacht werden. Betreffend den hiesigen mittelalterlichen Handel stellt er nämlich fest, dass die Oder selbst „lange Zeit als leistungsfähiger Verkehrsweg nur von Frankfurt bis Stettin benutzbar“ gewesen sei.<sup>12</sup> Freilich aus anderen methodischen Erwägungen heraus, stellte Horst Wernicke vor gut zehn Jahren in ähnlicher Weise fest, dass die drei Städte Frankfurt, Stettin und Breslau nur „selten“ untereinander in Verbindung getreten seien, „wenn es um

---

<sup>8</sup> KEHN, Handel (wie Anm. 4), S. 211.

<sup>9</sup> Ebd., S. 212.

<sup>10</sup> Ebd., S. 218. Die starke Betonung des Eigensinnes der Frankfurter Ratsherren, der im Grunde hinderlich für das mittelalterliche Wirtschaftsleben gewesen sei, wurde auch von Hugo Rachel Jahrzehnte vor Kehn im Sinne borussischer Geschichtsschreibung wiedergegeben, indem er zentral gelenkte Strukturen als Ideal bekräftigte: Hugo RACHEL, Die Handels-, Zoll- und Akzisepolitik Brandenburg-Preußens bis 1713, Bd. 1 (Acta Borussica. Teil 2. Die einzelnen Gebiete der Verwaltung. Teil 2. Handels-, Zoll- und Akzisepolitik 1), Berlin 1911, S. 123. Zur Bewertung dieses für die brandenburgische Historiographie bedeutsamen Geschichtsbildes und den daraus zu ziehenden Schlüssen vgl. Sascha BÜTOW, Straßen im Fluss. Schifffahrt, Flussnutzung und der lange Wandel der Verkehrsinfrastruktur in der Mark Brandenburg und der Niederlausitz vom 13. bis zum 16. Jahrhundert (Studien zur brandenburgischen und vergleichenden Landesgeschichte 18), Berlin 2015, S. 249–274.

<sup>11</sup> Vgl. Wolfgang KEHN, Der Oderraum und seine Beziehungen zur Hanse im 13. und 14. Jahrhundert, in: Pommern und Mecklenburg. Beiträge zur mittelalterlichen Städtegeschichte, hg. von Roderich SCHMIDT (Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Pommern V19), Köln u. a. 1981, S. 89–109, hier S. 104.

<sup>12</sup> Friedrich-Wilhelm HENNIG, Deutsche Wirtschafts- und Sozialgeschichte im Mittelalter und in der frühen Neuzeit (Handbuch der Wirtschafts- und Sozialgeschichte Deutschlands 1), Paderborn 1991, S. 366.

hansische Angelegenheit ging“.<sup>13</sup> Dies hätte auch Auswirkungen auf die Oder selbst nach sich gezogen, die alle drei Städte „nur bedingt“ verbunden habe.

Diese innerhalb der Forschung recht dominante Sichtweise ergänzen bzw. erweitern wiederum einzelne Studien, die anhand von Schriftquellen, aber auch neuer archäologischer Funde die Bedeutung der mittelalterlichen Oderschiffahrt differenzierter zu erfassen suchen. Somit stützt zwar Winfried Schich aus Sicht der brandenburgischen Landesgeschichte grundsätzlich die Auffassungen Wolfgang Kehns in Bezug auf den „Verkehrsmittelpunkt Frankfurt“, wie Schich ihn selbst zu nennen pflegt. Zugleich macht er darauf aufmerksam, dass die ab Frankfurt in Richtung Odermündung führende Wasserstraße seit dem Ende des 13. Jh.s immer stärker für den Getreideexport genutzt worden sei. Hiervon nun profitierte keinesfalls allein die Stadt Frankfurt. Vielmehr partizipierten an diesem lukrativen Handel zahlreiche Kommunen links der Oder in Pommern, der Uckermark, des Barnims und des Landes Lebus ebenso wie Städte rechts der Oder in der heutigen polnischen Woiwodschaft Westpommern und in der Neumark.<sup>14</sup> Wie noch zu zeigen sein wird, hatte dies auch einen bedeutenden Einfluss auf die Oder als Verkehrsweg. Will man diese Perspektive noch erweitern, kann man mit Hilfe von Herbert Helbig auch die Mittelmark mit ihren beiden Städten Berlin-Cölln in diese wirtschaftlichen Gefüge eingliedern.<sup>15</sup> Demnach unterhielten nachweisbar gerade Berliner Kaufleute Beziehungen nach Stettin und Pommern, wobei ihnen die Oder als Schifffahrtsweg diene. Sie fuhren in solchen Fällen nicht zwangsläufig nach Frankfurt, sondern steuerten Schwedt an der Oder bzw. Oderberg an, wo sie ihre Waren auf Prahme und Kähne aufluden. Unter wieder anderen Bedingungen peilten sie den kleinen Ort Finow, später die Neustadt Eberswalde an, wo ebenfalls Schiffe bereitstanden, um die Handelsgüter, vor allem Roggen und andere Getreidearten von den Feldern des Teltows und Barnims auf der kleinen Finow gen Oder und weiter nach Stettin zu transportieren.<sup>16</sup> Anhand mehrerer archäologischer Funde versuchte auch Władysław Filipowiak, unser bisheriges Bild von der Bedeutung der Oderschiffahrt zu vertiefen. Dies erlauben ihm zahlreiche Nachweise von Einbäumen, aber auch anderer Schiffstypen nicht nur im Bereich der Oder, sondern auch im Gebiet der mit ihr verbundenen Warthe. Diese schifffahrtsgeschichtlichen Quellen fallen bereits in die Zeit des 10. und 11. Jh.s, für die Filipowiak die Bedeutung der Oder als „lebensspendende Verkehrs- und Wirtschaftsader auch in kultureller Hinsicht“ unmissverständlich hervorhebt.<sup>17</sup> Diese vor allem für das frühe Mittelalter formulierte Sicht stimmt optimistisch, sich im Folgenden auch den nachfolgenden Jahrhunderten in differenzierterer Weise zu widmen und über die Bedeutung der

<sup>13</sup> WERNICKE, *Hansestädte* (wie Anm. 4), S. 147.

<sup>14</sup> SCHICH, *Havel* (wie Anm. 4), S. 105.

<sup>15</sup> Herbert HELBIG, *Gesellschaft und Wirtschaft der Mark Brandenburg im Mittelalter* (Veröffentlichungen der Historischen Kommission zu Berlin 41), Berlin u. a., S. 95 f.

<sup>16</sup> Sascha BÜTOW, *Die brandenburgische Binnenschiffahrt auf Klein- und Nebenflüssen im 13. und 14. Jahrhundert*, in: *Mitteilungen des Vereins für Geschichte der Prignitz* 11, 2011, S. 5–92, bes. S. 36–39.

<sup>17</sup> Władysław FILIPOWIAK, *Die Bedeutung der Binnenschiffahrt im Odergebiet*, in: *Germania* 73/2, 1995, S. 481–493.

Oderschiffahrt als hansischen Verkehrsweg neu nachzudenken. Dabei muss freilich der Stadt Frankfurt, aber auch den von hier ausgehenden Wasserwegen oderauf- wie -abwärts eine entscheidende Bedeutung zu kommen.

### 3. Frühe Handelsbeziehungen zwischen Schlesien und Pommern vor der Gründung des Marktortes Frankfurt

Als Rechtsstadt konstituierte sich Frankfurt an der Oder nachweislich erst nach 1253.<sup>18</sup> Ohne vorwegzugreifen, sei darauf verwiesen, dass dies erheblichen Einfluss auf die bis dahin ausgeübte Oderschiffahrt hatte. Bereits vor der Gründung Frankfurts dürfte jedoch der zwischen Schlesien und Pommern stattfindende Handel keineswegs gering gewesen sein. Dass sich dieser wohl zum großen Teil auch auf dem Wasser abgespielt hat, lässt beispielsweise eine Reihe zu Beginn des 13. Jh.s ausgestellter Urkunden erahnen. Demzufolge gestattete der schlesische Herzog Heinrich I. 1211 den Mönchen des Klosters Lebus das Recht, jährlich mit zwei Schiffen zollfrei nach Pommern und mit weiteren *duabus navibus* nach Guben (*Gubin*) bzw. nach Lebus an der Oder (*Lubus*) zu fahren.<sup>19</sup> Für den Fall, dass solche Schiffsfahrten nicht möglich seien, billigte der Herzog den Zisterziensern einen wohl als annähernd äquivalent empfundenen Landtransport mit 40 Wagen zu. Auch für sie galten die beiden vom Urkundentext berücksichtigten Zielorte Guben und Lebus, die mit Blick auf die Oderschiffahrt dieser Zeit keineswegs unbedeutend waren. Denn Guben selbst verfügte dank der Neiße über einen Zufluss zur Oder und war zu Zeiten der Ausfertigung des hier zitierten herzoglichen Privilegs bereits ein wichtiger Umschlagplatz für Salz, das zumeist aus Halle stammte, und weitere Waren.<sup>20</sup> Auch Lebus, das rund 10 km oderabwärts von Frankfurt entfernt liegt, sticht etwa zur selben Zeit in gleicher Weise als ein bedeutender Handelsort hervor.<sup>21</sup> Folgt man dem Text der Lebuser

---

<sup>18</sup> Aus einer Reihe jüngerer Publikationen zur frühen Frankfurter Stadtgeschichte seien die folgenden herausgegriffen: Winfried SCHICH, Von Frankfurt an der Oder nach Landsberg an der Warthe. Die Anfänge der markgräflichen Städtegründungen in der Neumark unter Johann I. und Otto III, in: Landesherr, Adel und Städte in der mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Neumark, hg. von Klaus NEITMANN (Bibliothek der brandenburgischen und preußischen Geschichte 14), Berlin 2015, S. 183–212; Monika KILIAN-BUCHMANN, Frankfurt (Oder) im 13. und 14. Jahrhundert. Untersuchungen zur Bevölkerungsstruktur und Siedlungsentwicklung (Frankfurter Jahrbuch 2008/09), Jacobsdorf 2008; Monika KILIAN, Ulrich KNEFELKAMP, Von der Kaufmannssiedlung zur Hansestadt – eine mittelalterliche Erfolgsgeschichte, in: Frankfurt an der Oder 1253–2003, hg. von Ulrich KNEFELKAMP, Siegfried GRIESA, Berlin 2003, S. 31–65.

<sup>19</sup> Konrad WUTKE (Hg.), Die schlesische Oderschiffahrt in vorpreussischer Zeit. Urkunden und Aktenstücke (Codex diplomaticus Silesiae 17), Breslau 1896, S. 1.

<sup>20</sup> Vgl. Winfried SCHICH, Guben und das schlesische Zisterzienserkloster Lebus, in: Gubener Heimatkalender 29, 1985, S. 58–64.

<sup>21</sup> Es wird schließlich die Gründung Frankfurts sein, welche Lebus in seiner Stellung als Handelsplatz nachhaltig schwächte. Vgl. hierzu Winfried SCHICH, Das schlesische Kloster Lebus und die Gründung von Müncheberg und Münchehofe an der Westgrenze des Landes Lebus im zweiten Viertel des 13. Jahrhunderts, in: Vita Religiosa im Mittelalter. Festschrift für Kaspar Elm zum 70. Geburtstag, hg. von Franz J. FELTEN, Nikolas JASPERT (Berliner historische Studien 31), Berlin 1999, S. 193–216.

Urkunde weiter, so suchten die dortigen Mönche das ebenfalls als Zielort genannte Pommern auf, um dort *allecibus* zu holen, womit hier Salzfisch gemeint sein dürfte.

Der somit angesprochene Handel der Leubuser Mönche wurde von wichtigen Infrastrukturbauten begleitet. So besaßen die Mönche zum Zeitpunkt der Ausfertigung des genannten Privilegs einen nennenswerten Besitzkomplex in dichter Nachbarschaft zur Stadt Crossen, der direkt an der Oder lag und sich offenbar auf beiden Uferseiten erstreckte. Der in der angeführten Urkunde Herzog Heinrichs I. ebenfalls gennante *magister curie*, der für die angesprochenen Wagen verantwortlich gewesen war, könnte mit diesem Crossener Besitz in Zusammenhang stehen, wie Winfried Schich vermutete.<sup>22</sup> Dieses Gut hatte offenbar Abt Günter ausbauen lassen, nach dem man den Ort, der eigentlich *Ossechnica* hieß, zu Deutsch auch Güntersberg nannte. Wie Christian Gahlbeck treffend bemerkte, fungierte dieser größere „Klosterhof nicht nur als Sammelstelle für die Abgaben aus den Klosterdörfern, sondern auch als Stützpunkt für die Organisation des Fernhandels“.<sup>23</sup> Der die örtliche Verwaltung übernehmende *magister curiae*, war, das lässt das bisher Gesagte vermuten, ebenso für die vielfältigen Transportaufgaben des Leubuser Klosters zu Land und zu Wasser organisatorisch verantwortlich. Es ist somit davon auszugehen, dass das Kloster Leubus in Güntersberg über Fuhrwerke, Karren und im Weiteren auch über Schiffe verfügte. Unweit dieses Ortes mündet die Neiße in die Oder ein, weshalb der klösterliche Hof mit seiner dort vorhandenen Infrastruktur als ein wichtiger Etappenort für die in die Niederlausitz, nach Brandenburg und Pommern führenden Transporte anzusehen ist. Bei der Abwicklung dieser Aufgaben konnte sich der *magister curiae* auf ein weiteres, ebenfalls 1211 ausgestelltes Privileg stützen, demgemäß Herzog Wladislaw Odonic von Polen seinerseits den Leubuser Mönchen die zollfreie Schifffahrt durch sein Land zusprach.<sup>24</sup> Auch der Erwerb dieser Rechte war mit dem schon genannten Abt Günther verbunden, der im Urkundentext namentlich erwähnt wird. Aus diesem Grund scheint es kaum abwegig, die hier angesprochenen verkehrlichen und infrastrukturellen Planungen des Klosters Leubus, die ganz offensichtlich zwischen Schlesien und Pommern angelegt waren und dabei bedeutsame Etappen- und Umschlagsorte entlang der Oder einbezogen, aufs Engste mit Abt Günther zu verknüpfen.<sup>25</sup> Vermutlich besaßen die Mönche über all dies hinaus auch ähnlich lautendende Rechte in Pommern, deren Texte, soweit man heute weiß, allerdings nicht erhalten haben. Dafür jedoch existiert eine Urkunde des ebenfalls

<sup>22</sup> Vgl. Winfried SCHICH, Höfe nichtbrandenburgischer Klöster und Orte mit dem Namen „Münchehofe“ in Brandenburg, in: Brandenburgisches Klosterbuch. Handbuch der Klöster, Stifte und Kommenden bis zur Mitte des 16. Jahrhunderts, hg. von Heinz-Dieter HEIMANN et al. (Brandenburgische Historische Studien 14), Berlin 2007, Bd. 1, S. 47–71, hier S. 53 f.

<sup>23</sup> Christian GAHLBECK, Die Ausbreitung der Zisterzienser in den Herzogtümern Polens bis zur Wende vom 12. zum 13. Jahrhundert, in: Norm und Realität. Kontinuität und Wandel der Zisterzienser im Mittelalter, hg. von Franz J. FELTEN, Werner RÖSENER (Vita regularis. Abhandlungen 42), Berlin 2009, S. 489–547, hier S. 545.

<sup>24</sup> WUTKE, Oderschifffahrt (wie Anm. 19), S. 1.

<sup>25</sup> In diesem Sinne gab Herzog Wladislaw Odonicz ausdrücklich zu erkennen, dass ihn Abt Günther um den Erhalt der genannten Schifffahrts- und Zollprivilegien gebeten habe: *noster Guntherus abbas Lubensis humiliter a nobis postulavit*. Ebd.

in Schlesien unweit von Breslau gelegenen Klosters Trebnitz. Den dortigen Mönchen billigten im Jahr 1214 die beiden pommerschen Herzöge Bogislaw und Kasimir zu, in ihrem Land jährlich mit ihrem klösterlichen Schiff Hering zu holen, wofür keine Zollzahlungen anfielen.<sup>26</sup> Die Urkunden von Leubus und Trebnitz zusammengenommen, verdeutlichen also eine entlang der Oder führende Aneignung von Schifffahrts-, Wege- und Zollrechten. Diese Rechte genossen offensichtlich einen hohen Stellenwert, wie sich am Beispiel einer weiteren für die Leubuser Mönche ausgestellten Urkunde aus dem Jahr 1222 zeigt, die wiederum von Herzog Heinrich I. von Schlesien stammt und die früher schon erhaltenen Privilegien erneuerte.<sup>27</sup>

Auch die von den schlesischen Klöstern angepeilte Stadt Guben besaß Schifffahrtsrechte, die in das 13. Jh. zurückfallen. Originale Urkunden aus dieser Zeit haben sich bedauerlicher Weise nicht erhalten. Jedoch verdient ein Stadtrechtsprivileg des Herzogs Bolko II. von Schweidnitz-Jauer aus dem Jahr 1367 Beachtung, dem wiederum eine Urkunde des thüringischen Landgrafen Dietrichs IV. inseriert ist, die ihrerseits Bestimmungen einer vor 1288 ausgestellten Urkunde des Markgrafen Heinrich enthält. Allein diese im Sinne der Diplomatie relevanten Besonderheiten legen die bei Schifffahrtsprivilegien zumeist häufig begegnenden langen Kontinuitätslinien offen, die nicht selten bis weit in die frühe Neuzeit reichen.<sup>28</sup> Aus der genannten Gubener Urkunde ist zu erfahren, dass Heinrich der Erlauchte der dortigen Bürgerschaft zugestanden habe, *mit eigen schiffen off. der Odir* zu fahren.<sup>29</sup> In diesem Fall waren sie vom Zoll in Fürstenberg befreit, das etwa auf halbem Weg in Richtung Frankfurt direkt an der Oder liegt und als eine Gründung des Markgrafen Heinrich von Meißen angesehen werden kann.<sup>30</sup> Sofern die Gubener allerdings mit fremden Schiffen die Oder abwärts fuhren, hatten sie die Hälfte des gewöhnlichen Zolls zu zahlen.<sup>31</sup> Diese Zollrechte ließ sich der Gubener Stadtrat 1316 auch von Markgraf Johann von Brandenburg und der Herzogin Anna von Breslau bestätigen. Beide erließen ein entsprechendes Mandat an den Fürstenberger Zöllner *Henymanno Messow*, wonach er die Gubener nicht mit Forderungen belasten durfte *est ab antiquo*.<sup>32</sup> Damit deutet sich schon an, dass auch

---

<sup>26</sup> Vgl. ebd., S. 2.

<sup>27</sup> Vgl. ebd.

<sup>28</sup> In quellenkritischer Perspektive bedeutet dies für den Mittelalterhistoriker, dass er oft auch Bestände späterer Epochen zu berücksichtigen hat, da Schiffahrtsträger, wie an Guben zu sehen, hinsichtlich ihrer Rechte erfahrungsgemäß weit in die Geschichte zurückblickten. Dementsprechend tradierten sie dieses Wissen oft über Generationen hinweg und brachten es später durch Erinnerungen, Zeugenbefragung und andere Aufzeichnungen zu Papier. Zu den daraus zu ziehenden Konsequenzen bei der Quellensuche vgl. BÜTOW, Straßen im Fluss (wie Anm. 10), S. 15–22.

<sup>29</sup> Johann Georg Lebrecht WILKE (Hg.), *Ticemannus sive vita illustris Principis Theodoric*. Leipzig 1754, Diploma Nr. CXXI, S. 151–155, hier S. 154.

<sup>30</sup> Vgl. Rudolf LEHMANN, Art. Fürstenberg, in: *Handbuch der historischen Stätten Deutschlands 10: Berlin und Brandenburg*, hg. von Gerd HEINRICH, Stuttgart 1995, S. 192 f., hier S. 192.

<sup>31</sup> Vgl. WILKE, *Ticemannus* (wie Anm. 29), S. 154.

<sup>32</sup> Adolph Friedrich RIEDEL (Bearb.), *Codex Diplomaticus Brandenburgensis. Sammlung der Urkunden, Chroniken und sonstigen Quellenschriften für die Geschichte der Mark Brandenburg und ihre Regenten*, 41 Bde., Berlin 1838–1869 (im Folgenden: CDB), hier: Bd. 2, 1, Nr. CCCCLXVIII, S. 382.

der Handel der Gubener Kauffleute und Bürger in Richtung Ostsee zum pommerschen Stettin hinführte. Davon zeugt eine weitere Urkunde, die eine wichtige Zollstelle an der Oder betraf. Mit ihr legte Markgraf Jost von Mähren 1401 fest, dass die Stadt Guben in Oderberg dieselben Zollabgaben wie die Frankfurter Bürger genießen sollten, was offenbar vorteilhaft war.<sup>33</sup> Neben Getreide exportierten die Gubener Schiffer insbesondere Wein in größeren Mengen gen Stettin, von wo er auch weite Verbreitung innerhalb des hansischen Handelsraumes erfuhr, worauf weiter unten noch zurückzukommen ist. Indes führt die zuletzt erwähnte Urkunde in eine Zeit, in der Frankfurt bereits nachhaltig an der Oderschiffahrt partizipierte. Wie oben angedeutet, fällt damit nun der Blick zunächst auf diese bedeutsame mittelalterliche Stadt.

#### 4. Frankfurt und die Schifffahrt im mittleren Bereich der Oder

Im Jahr 1253 erhielt die Stadt Frankfurt/Oder aus den Händen des brandenburgischen Markgrafen Johann das Berliner, genau genommen Magdeburger Stadtrecht.<sup>34</sup> In Anknüpfung an ältere Siedlungskerne schuf der Fürst damit einen Marktort, den seine Untertanen im Folgenden ausbauten und der die Aufgabe hatte, den von Johann beanspruchten Raum auch jenseits der Oder zu erschließen.<sup>35</sup> Die markgräfliche Macht wurde auch dadurch sichtbar, dass Johann in Frankfurt einen Zoll etablierte, wonach alle zur Stadt gebrachten Waren mit Gebühren belegt wurden.<sup>36</sup> Eine einzurichtende Niederlage, die im Lateinischen mit *deposicio mercium* umschrieben wurde, sollte das Gedeihen der Siedlung sicherstellen.<sup>37</sup> Neben dem Rathaus (*teatrum*), das in typischer Weise ebenso als Kaufhaus diente, wird in der Stadtrechtsurkunde eine Brücke erwähnt, welche die Bürger eigenhändig und auf eigene Kosten aufzubauen hatten (*propiis construxerint laboribus et expensis*). Die vermutlich hohen Summen, welche dieses Bauwerk verschlang, sollten mithilfe eines weiteren Zolls ausgeglichen werden, dessen Höhe von den Frankfurter Bürgern festgelegt werden durfte. In dichter Nachbarschaft zu dieser Brücke dürfte in der Folgezeit auch eine Art Hafen entstanden sein, der nach Erfahrungen aus anderen brandenburgischen Städten vermutlich mehreren

---

<sup>33</sup> Vgl. Johann Wilhelm NEUMANN, Ueber die Urkunden des Stadtarchivs zu Guben, in: Neues Lausitzisches Magazin 31, 1855, S. 25–52, hier Beilagen, Nr. 7, S. 39 f.

<sup>34</sup> Aufgrund ihres besonderen Wertes und ihrer Anschaulichkeit hat diese Urkunde Eingang in die lehrbuchmäßigen Quellensammlungen gefunden. Vgl. die dementsprechende Edition bei Herbert HELBIG, Lorenz WEINRICH (Hg.), Urkunden und erzählende Quellen zur deutschen Ostsiedlung im Mittelalter, Bd.1: Mittel- und Norddeutschland. Ostseeküste (Ausgewählte Quellen zur deutschen Geschichte des Mittelalters 26a), Darmstadt 1968, Nr. 60, S. 243–251.

<sup>35</sup> Dies lässt sich innerhalb des gesamten Prozesses der Stadtwerdung in Brandenburg einbetten. Vgl. hierzu Winfried SCHICH, Stadtwerdung im Raum zwischen Elbe und Oder im Übergang von der slawischen zur deutschen Periode, in: Germania Slavica 1, 1980, S. 191–238, zu Frankfurt S. 230–235.

<sup>36</sup> *Qualescumque enim merces ad dictam civitatem ducte fuerint, de ipsis debitum dabitur theloneum.* HELBIG/WEINRICH, Urkunden (wie Anm. 34), S. 246.

<sup>37</sup> Ebd.

aufeinanderfolgenden Anlegestellen entsprach.<sup>38</sup> In Frankfurt bot sich damit schließlich ein bedeutsamer Umschlagplatz für Land- und Wassertransporte. Denn über die genannte Brücke hinweg waren von der Mittelmark kommend über Frankfurt weitere Verbindungen nach Schlesien, Polen und in die Neumark möglich, ein Umstand, der die Oderstadt ebenso zu einem bedeutenden Handelspunkt für den Landverkehr machte.<sup>39</sup> Landesherrlicher Wille und Förderung wie gleichfalls bürgerliches Engagement ließen in Frankfurt somit einen Fixpunkt des Verkehrs entstehen, um hier bewusst einen aus der Altwegeforschung entlehnten Begriff zu nutzen.<sup>40</sup> Demzufolge griffen die Wege-, Zoll- und Stapelrechte, welche sich der Frankfurter Rat hatte aneignen können, weit aus ins Frankfurter Umland und lenkten den Verkehr auf die Stadt hin. Wie Monika Kilian-Buchmann jüngst treffend feststellte, hatte Frankfurt damit seine „Funktion als Zentralort der Region gefestigt“, übernahm ferner 1308 „im Märkischen Städtebund eine Führungsrolle und dehnte seine Handelsbeziehungen aus.“<sup>41</sup> Dies führte innerhalb der Forschung häufig dazu, dass die Stellung Frankfurts im hansischen Verkehrsnetz, wie eingangs schon angedeutet, zumeist sehr stark auf die Eigeninteressen des dortigen Rates hin gedeutet wurde. In dieser Hinsicht überaus deutlich drückte sich etwa Konrad Wuttke aus, der zu bemerken gab:

„Durch deutsche Thatkraft erhob sich Frankfurt in kürzester Zeit zur Metropole der mittleren Oder, drückte allmählich die älteren in seinem Bereich liegenden Oderstädte zur Bedeutungslosigkeit herab, nahm ihnen die bisher frei gewesene Oderschiffahrt und machte sie zu Etappen für sein stetig steigendes Verkehrsleben.“<sup>42</sup>

Diese aus dem Jahr 1893 stammende Sichtweise erzielte mit Blick auf die oben bereits erwähnte Untersuchung Horst Wernickes aus dem Jahr 2007 eine auffällige Fernwirkung. Dort ist nämlich zu lesen:

---

<sup>38</sup> Wahrscheinlich ist, dass es hier Wasserfahrzeugen ebenfalls möglich war, leicht auf das Ufer aufzufahren. Vgl. Sascha BÜTOW, Frankfurt (wie Anm. 3), S. 33. Ferner DERS., Straßen im Fluss (wie Anm. 10), S. 232 f.

<sup>39</sup> Vgl. hierzu die grundlegende straßengeschichtliche Arbeit von Johannes MUNDT, Die Heer- und Handelsstraßen der Mark Brandenburg vom Zeitalter der ostdeutschen Kolonisation bis zu Ende des 18. Jahrhunderts, Berlin 1932, S. 79 f. Zu einem nennenswerten über Frankfurt verlaufenden Verkehr zwischen Nürnberg und Posen kam es auch im Spätmittelalter, wie Adelheid Simsch in einer bis heute lesenswerten Studie feststellte. Vgl. Adelheid SIMSCH, Die Handelsbeziehungen zwischen Nürnberg und Posen im europäischen Wirtschaftsverkehr des 15. und 16. Jahrhunderts (Gießener Abhandlungen zur Agrar- und Wirtschaftsforschung des europäischen Ostens 50), Wiesbaden 1970, bes. S. 90.

<sup>40</sup> Allgemein dazu Dietrich DENECKE, Straßen und Weg im Mittelalter als Lebensraum und Vermittler zwischen entfernten Orten, in: Mensch und Umwelt im Mittelalter, hg. von Bernd HERRMANN, Stuttgart 1986, S. 203–219, bes. S. 206 f.

<sup>41</sup> Monika KILIAN-BUCHMANN, Die Bürger- und Handelsstadt Frankfurt (Oder) im 14. und 15. Jahrhundert, in: Bürger, Pfarrer, Professoren (wie Anm. 3), S. 26–30, hier S. 26.

<sup>42</sup> Konrad WUTKE, Die Versorgung Schlesiens mit Salz während des Mittelalters, in: Zeitschrift des Vereins für Geschichte und Alterthum Schlesiens 27, 1893, S. 238–290, hier S. 253.

„Es ist unbestritten, dass zwischen den Städten am Ober- und dem mittleren Oderlauf Schifffahrt existierte, jedoch vermochte es Frankfurt, jegliche Fahrt die Oder abwärts zu unterbinden.“<sup>43</sup>

Als Belege dafür dienen ihm die dortigen Sperrbäume sowie die Niederlagsrechte der Stadt. In dieser Sichtweise hatte sich also die Stadt Frankfurt in den bereits angesprochenen Handelsverkehr zwischen Pommern, der Niederlausitz und Schlesien geschoben. Hans-Joachim Uhlemann vergrößerte diese Perspektive noch, indem er neben Frankfurt auch auf die anderen großen Oderstädte verwies und demnach bemerkte:

„Ab dem 13. Jahrhundert setzten insbesondere in Stettin, Frankfurt und Breslau Stapel- und Niederlagsrechte ein. Auf der Oder wurden vor allem Salz [...] und Heringe, aber auch alle Arten von Kaufmannsgütern transportiert. Niederlags- und Stapelrechte behinderten den durchgehenden Verkehr.“<sup>44</sup>

Obgleich also Frankfurts Einfluss auf den Verkehr und seine Nutzer seit dem 14. Jh. unleugbar groß war, soll doch im Weiteren versucht werden, die hier skizzierte Stellung Frankfurts zu relativieren. Die Politik des dortigen Rates scheint bei Weitem kaum so rigoros auf Blockade des Oderverkehrs gerichtet gewesen zu sein, wie dies innerhalb der Forschung oft behauptet wird. Hinzu kommt eine berechtigte Kritik an der Vorstellung von einem durchgehenden und uneingeschränkten Verkehr, der ‚idealiter‘ im Mittelalter hätte herrschen müssen, wie dies bei Hans-Joachim Uhlemann begegnet. So dürfte mit dem in diesem Aufsatz verfolgten Anliegen bereits deutlich geworden sein, dass den mittelalterlichen Verkehr viel eher kleinere und größere Etappenpunkte strukturierten, die keineswegs selten auf menschlichen Planungen fußen. Diese Fix- und Zwangspunkte gehörten gleichsam zur Normalität mittelalterlichen Verkehrswesens, was in keiner Weise ausschloss, dass sie energisch und zum Teil erbittert gestritten wurde. Man darf jedoch ebenfalls voraussetzen, dass sie auf die Akzeptanz der Verkehrsnutzer stießen.<sup>45</sup> Das Frankfurter Stapelrecht vermag diese Zusammenhänge zu veranschaulichen. Folgt man den Quellen, so besaß es nämlich keineswegs einen allumfassenden Einfluss in Bezug auf den Oderverkehr ober- bzw. unterhalb von Frankfurt. Dies lässt sich am Beispiel des Berliner Oderhandels illustrieren, der grundsätzlich mehrere Wege einschlug. So erwähnt eines der ältesten in der Mark Brandenburg überlieferten und von Markgraf Otto IV. ausgestellten Schifffahrtsprivilegien aus dem Jahr 1298 einen Handelsweg zwischen Frankfurt und Berlin, der bis bzw. ab Fürstenwalde die Spree

---

<sup>43</sup> WERNICKE, *Hansestädte* (wie Anm. 4), S. 139.

<sup>44</sup> Hans-Joachim UHLEMANN, *Die Entwicklung des Wasserstraßennetzes im Odergebiet*, in: *Navalis 1*, 2004, S. 4–8, hier S. 4.

<sup>45</sup> Zur Vertiefung dieses Problemfeldes vgl. Dietrich DENECKE, *Linienführung und Netzgestalt mittelalterlicher Verkehrswege – eine raumstrukturelle Perspektive*, in: *Straßen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter*, hg. von Rainer Christoph SCHWINGES (Vorträge und Forschungen 66), Ostfildern 2007, S. 49–70, hier bes. S. 62 f. Ferner: BÜTOW, *Straßen im Fluss* (wie Anm. 10), S. 45–51.



und ansonsten den Landweg nutzte.<sup>46</sup> Eine darüber hinaus sehr bedeutsame zwischen beiden Städten verlaufende Landstraße, in deren Traditionen die heutige Bundesstraße 1 steht, führte unter anderem über Biesdorf, Tasdorf und Müncheberg.<sup>47</sup>

Auch wenn der sich auf dieser Straße abspielende Verkehr keineswegs gering gewesen sein dürfte<sup>48</sup>, muss doch, wie oben schon erwähnt, nachdrücklich festgehalten werden, dass die Berliner Kaufleute ihre Waren nicht zwangsläufig in Frankfurt verschifften. Vielmehr nutzen sie dazu auch Schwedt, Oderberg, Niederfinow bzw. Eberswalde und ebenso Freienwalde. Eine Urkunde des brandenburgischen Markgrafen Jost von Mähren aus dem Jahr 1409 trug diesen über Jahrhunderte von der Doppelstadt Berlin-Cölln aufgebauten und unterhaltenden Handelsstraßen in Richtung Oder Rechnung, indem den dortigen Bürgern das Recht bestätigt worden ist, *alles Jr gut vnd kauffmanschafft, als offie vnd dicke sye wollen, vnd In das bedurfft sein wirdet, zu freyenwolde* [Freienwalde, S.B.] *oder zu fynowo* [Finow, S.B] *oder anderstwo, wo In das allerfredlichste vnd bequemlichste ist, [...]* *vssschyffen sollen vnd mögen*.<sup>49</sup> Berlin und Cölln verloren insbesondere die zollrechtlichen Vergünstigungen in Freienwalde nicht aus den Augen und setzen sich folglich für eine Garantie derselben beim brandenburgischen Landesherrn ein. Hierin erfuhren sie sogar die Unterstützung des Frankfurter Rates, der in Freienwalde ähnliche Interessen besaß wie die Bürgerschaften in Berlin und Cölln. Dies verdeutlicht ein von Kurfürst Friedrich II. 1465 ausgehandelter Kompromiss zwischen den drei Städten einerseits und der Familie von Uchtenhagen andererseits, welche Freienwalde und den dortigen Zoll besaß. Demnach brauchten Berlin, Cölln und Frankfurt *von keyner warhe vnde kouffmanschätz* [...] *czol zu fryenwalde* entrichten.<sup>50</sup> Von dieser Regelung kam es insofern zu einer Ausnahme, falls die Bürger der genannten Städte nicht ihr eigenes Gut transportierten, sondern für einen fremden Auftraggeber unterwegs waren. In diesem Fall sollten sie *czollen als andere, die zu freyenwalde Czol pflichtig sein*. Hieran ist zu sehen, dass Freienwalde ein keineswegs unbedeutender Etappenpunkt der Oderschiffahrt war, den zahlreiche märkische Kauf- und Fuhrleute nutzen. Hier schien nicht zuletzt ein wichtiger Fischmarkt entstanden zu sein, denn man konnte in Freienwalde unter anderem *vngesalzen fysch, [...]* *es sind hecht ader ander fysch* erwerben. Wie diese Redeweise vermuten lässt, stammten die erwähnten Fischarten aus der Region und wurde gewöhnlich *nicht myt gelt vorczollet*. Vielmehr hatten die Fischhändler die Zahlung zu leisten, *die kanvisch vnde czolvisch* hieß und mit der Handelsware selbst beglichen wurde. Dies galt auch für Berlin, Cölln und Frankfurt. Von Zahlungen befreit waren letztere

<sup>46</sup> Die Urkunde ist abgedruckt bei Ernst FIDICIN (Hg.), Historisch-diplomatische Beiträge zur Geschichte der Stadt Berlin, Bd. 1: Berlinisches Stadtbuch, Berlin 1837, S. 52–54.

<sup>47</sup> Vgl. dazu HELBIG, Gesellschaft und Wirtschaft (wie Anm. 15), S. 93.

<sup>48</sup> Johannes Mundt verleiht dem Ausdruck, indem er die Verbindung zwischen Berlin und Frankfurt als ein „Straßenstück“ bezeichnete, auf der sich „die wichtigsten märkischen Verkehrsströme zusammenfanden“. MUNDT, Heer- und Handelsstraßen (wie Anm. 39), S. 79. Zur hohen Bedeutung dieser Straße vgl. ferner BRUNS/WECZERKA, Hansische Handelsstraßen (wie Anm. 1), Bd. 2, Textband, Weimar 1967, S. 225–227.

<sup>49</sup> Urkundentext auszugsweise wiedergegeben bei Gottfried Heinrich GENGLER (Hg.), Codex iuris municipalis germaniae medii aevi. Regesten und Urkunden zur Verfassungs- und Rechtsgeschichte der deutschen Städte im Mittelalter, Bd. 1, Erlangen 1863, Nr. 61, S. 191.

<sup>50</sup> CDB 1, 23, Nr. CCCV, S. 246 f., hier S. 247.

hingegen, wenn sie *gesalczen vyschen, Thunvyschen* und andere Güter transportierten, die ihren Weg offensichtlich über die Oder nahmen, an Fürstenberg vorbei kamen oder dort umgeladen wurden. Darauf bezugnehmend verbot der Kurfürst den Bürgern der drei Städte explizit, von *fromden leuten gelt [zu] nehmen*, um damit Handelsgüter zu erwerben und basierend auf den erlangten Rechten, günstiger bzw. völlig kostenlos am Handlungspunkt Freienwalde vorbei zu transportieren. Solche Praktiken schienen in der Vergangenheit mehrfach vorgekommen zu sein, wodurch Berlin, Cölln und Frankfurt in Streit mit der Familie von Uchtenhagen gerieten, deren *Czoll [damit] entfurt wurde*.<sup>51</sup> Letztlich ist damit erkennbar, welcher Stellenwert Freienwalde als Verkehrspunkt zukam, der in seiner Wichtigkeit nicht zuletzt durch die hier über die Oder gehende Fähre unterstrichen wird. Die zitierte Urkunde erlaubt auch hierin einige wertvolle Einblicke, indem Fuhrwerke, Reiter und von Menschenkraft gezogene Rollwagen in Freienwalde jeweils unterschiedlich taxiert wurden, sofern sie den dortigen Markt aufsuchten oder mittels Fähre über die Oder setzten. Letzteres erforderte die Zahlung eines zusätzlichen Fährgeldes. Zusammengenommen verdeutlichen diese hier ausgiebiger besprochenen rechtlichen Festsetzungen, dass in Freienwalde ein eng mit der dortigen Adelherrschaft verbundener Fixpunkt des Verkehrs entstanden war, der nicht allein eine Bedeutung für den regionalen Marktverkehr, sondern ebenso für den Fernhandel besaß. Die Tatsache, dass drei bedeutsame märkische Städte zusammenwirkten, um ihre an diesem Handelsort vorhandenen Rechte zu sichern, ist gerade mit Blick auf Frankfurt insofern bedeutsam, als der dortige Rat sich mit anderen zentralen Verkehrspunkten entlang der Oder arrangierte und damit eben auch an die eigene Stadt vorbeiführende Handelsströme akzeptieren musste.

Neben der Doppelstadt Berlin-Cölln partizipierte gerade im 14. Jh. eine Vielzahl weiterer Kommunen in Brandenburg an der Oderschiffahrt, um hierüber Getreide und andere agrarische Produkte abzusetzen. Das traf zum Beispiel für die Stadt Müncheberg zu, die ihrerseits über 30 Kilometer von der Oder entfernt liegt. Der hiesigen städtischen Gemeinde billigte Markgraf Ludwig 1348 das Recht zu, überschüssiges Getreide zur Ostsee (*versus lacum*) *sine impedimento nostri heredum ac officiatorum nostrorum* zu verschiffen. Dabei bezog er sich ausdrücklich auf Frankfurt, welches das gleiche Recht besaß.<sup>52</sup> Die Tatsache, dass sich eine kleinere Kommune wie Müncheberg für derart weitgreifende Schifffahrtsrechte interessierte, führt die große Bedeutung des Getreideexportes für die Mark Brandenburg im 14. Jh. vor Augen. Als einflussreicher Handelspartner im gesamten Oderraum hatte sich zu dieser Zeit bereits das pommerische Stettin herauskristallisiert, zu dem zahlreiche Kaufleute aus märkischen Städten Beziehungen aufgebaut hatten.<sup>53</sup> Das betraf auch die Stadt Angermünde, der 1350

<sup>51</sup> Ebd.

<sup>52</sup> [...] *ut fideles nostri ciuitatis nostre vrankenfurd ciues*. CDB 1, 20, Nr. XXI, S. 140.

<sup>53</sup> Vgl. hierzu mit weiteren wichtigen Literaturangaben Sascha BÜTOW, Zwischen Brandenburg, Pommern und Dänemark. Mittelalterliche Wasserwege- und Infrastrukturplanung am Beispiel der uckermärkischen Stadt Prenzlau, in: Wasserinfrastrukturen und Macht. Politisch-soziale Dimensionen technischer Systeme von der Antike bis zur Gegenwart, hg. von Birte FÖRSTER, Martin BAUCH (HZ Beihefte N.F. 63), München 2014, S. 142–164, bes. S. 153 f.

vom falschen Markgrafen Woldemar das Recht bestätigt wurde, *die Oder vp vnnd nedere meth aller kopenschafft* frei zu fahren.<sup>54</sup> Die Angermünder Bürger nutzen dazu offensichtlich den Umschlagplatz Schwedt, wo sie *neynen Tol noch Vnngelt* zu entrichten brauchten. Darüber hinaus profitierte Angermünde von weiteren im Oderraum getätigten Wegelenkungsmaßnahmen. Denn der Markgraf setzte sich zugleich für die Einhaltung der seit alters geltenden Straßenführung nach Angermünde ein. Demnach verfügt er, dass *die herstrathe, die dar geit von Schweyt thu der nedder Vinowvnnnd thu der Nigen Stadt* [Eberswalde, S.B.], *ahnders nergen thu gan, wan thu Angermunde*.<sup>55</sup> Diese Regelung sollte der Bürgerschaft von Angermünde selbst zugutekommen, indem dort an den Stadttoren Zölle und *Vngelde* entrichtet werden mussten. Vermutlich versuchten nicht wenige Nutzer dieses auch als Odertalstraße bekannten Handelsweges,<sup>56</sup> solchen Zahlungen zu entgehen. Der Angermünder Rat nutzte somit die mit dem falschen Woldemar aufgezoogene herrschaftliche Unruhe, indem er sich ihm gegenüber unterstützungsbereit zeigte und dadurch in den Genuss bedeutsamer Verkehrs- und Handelsrechte kam.<sup>57</sup>

Auch die im Barnim liegende Stadt Bernau konnte sich umfangreicher Schifffahrtsrechte auf der Oder erfreuen, wobei Frankfurt wiederum ohne nennenswerte Bedeutung blieb. Eine besondere Stellung innerhalb des brandenburgischen Hansehandels besaß Bernau vor allem deshalb, weil sich das hier gebraute Bier hoher Beliebtheit nicht nur in der engeren Region, sondern auch im Nord- und Ostseeraum erfreute. Bemerkenswert ist, dass Bernau diese Stellung als „leistungsstärkste märkische Braustadt“ bis ins 17. Jh. hinein festigen konnte.<sup>58</sup> Als Hauptabnehmer des Biers galt neben Hamburg insbesondere Stettin, weshalb den Bernauer Kaufleuten gerade an Schifffahrtsprivilegien auf der Oder gelegen war. Auf dem Weg zu den Oderschiffen musste jedoch ein nicht unbeträchtlicher Landweg quer durch den Barnim zurückgelegt werden. Hinzu kam, dass noch der letzte askanische Markgraf Woldemar zu Beginn des 14. Jh.s umfangreichere wegelenkende Maßnahmen in Bezug

---

<sup>54</sup> CDB 1, 13, Nr. III, S. 179 f., hier S. 180.

<sup>55</sup> Ebd.

<sup>56</sup> Vgl. MUNDT, Die Heer- und Handelsstraßen (wie Anm. 39), S. 105–109.

<sup>57</sup> Angermünde verdeutlicht damit eine generelle Entwicklung in Brandenburg, wonach sich die hiesigen Städte im 14. Jh. einen hohen Grad an Autonomie anzueignen vermochten, wie sie später kaum mehr vorhanden war. Die durch den falschen Markgrafen Woldemar verursachte politisch-herrschaftliche Situation unterstützte die Macht märkischer Kommunen vielerorts. Dazu vertiefend: Jan WINKELMANN, Die Mark Brandenburg des 14. Jahrhunderts. Markgräfliche Herrschaft zwischen räumlicher „Ferner“ und politischer „Krise“ (Studien zur brandenburgischen und vergleichenden Landesgeschichte 5), Berlin 2011, bes. S. 71–75; vgl. ferner: Heinz-Dieter HEIMANN, Unter den Kronensammlern. Die Mark Brandenburg im Herrschaftsgefüge der Dynastien der Wittelbacher und Luxemburger, in: Im Dialog mit Raubrittern und schönen Madonnen. Die Mark Brandenburg im späten Mittelalter, hg. von Clemens BERGSTEDT et al. (Studien zur brandenburgischen und vergleichenden Landesgeschichte 6), Berlin 2011, S. 50–62, bes. S. 54 f.; jüngst: Mario MÜLLER, Zwei Kaiserdynastien im Streit. Die Mark Brandenburg unter den Wittelsbachern und den Luxemburgern (1323–1415), in: Die Mark Brandenburg 101, 2016, S. 4–11.

<sup>58</sup> HELBIG, Gesellschaft und Wirtschaft (wie Anm. 15), S. 135.

auf Eberswalde ergriffen hatte, das er damit wirtschaftlich zu unterstützen hoffte.<sup>59</sup> In diesem Sinne wurde von ihm die bisher auf Oderberg zulaufende Straßenführung nunmehr auf Eberswalde hin umgelenkt.<sup>60</sup> Ebenso ließ Woldemar die Stapel- und Niederlagsrechte von Nieder-Finow auf Eberswalde übertragen, bis wohin die kleine Finow als Nebenfluss der Oder vermutlich befahrbar war.<sup>61</sup> Dies hatte nachhaltigen Einfluss auf den gesamten zwischen Berlin und Frankfurt stattfindenden und auf die Oder hin ausgerichteten Verkehr, was sich freilich auch auf den Bernauer Handel auswirkte. Wie eine Reihe von Urkunden aus dem 15. Jh. kenntlich macht, besaßen die Bernauer Bürger jedoch einige nicht unbeträchtliche Sonderrechte in Bezug auf die angesprochene Straßenführung. Betreffend ihre Bierausfuhr gestattete demnach Kurfürst Friedrich II. den Bernauer Bürgern 1451,

*jr bir, wenn sie das vorkouffen vnd schepfen wollen, kein freyenwalde ader anderswo, an welchen Steten jn das eben vnd bequeme beducht, bis uff vnser widerrufen, an die oder zufuren.*<sup>62</sup>

Dabei durften jedoch die Eberswalder Rechte nicht völlig missachtet werden, wie eine weitere Urkunde des brandenburgischen Landesherrn veranschaulicht. So fielen Zahlungen an, falls die Bernauer Fuhr- und Kaufleute für andere, als *fremd* bezeichnete, Auftraggeber Transportleistungen ausführten. Dann sollten sie *den Nuwenstedischen czoll* entweder in Bernau selbst oder aber in Freienwalde erbringen.<sup>63</sup> Hieran ist also ein landesherrliches Festhalten am Eberswalder Zoll zu beobachten, der den Verkehr im östlichen Bereich der mittleren Oder damit nachhaltig beeinflusste und neben Frankfurts Einfluss auf den Handel keinesfalls vergessen werden darf. In diesem Zusammenhang lässt sich feststellen, dass die Bernauer, sofern sie auf der Oder *Ir bir [...] hinab nach Stettin furen* wollten, von dort eine Reihe aus dem Hanseraum stammender Handelsgüter zurück in die Mark Brandenburg brachten.<sup>64</sup> Darunter fiel ebenfalls der schon am Beispiel der schlesischen Klöster erwähnte Hering. Für ihn und weitere Waren fielen je nach gewählter Route Zollzahlungen in Oderberg, Niederfinow bzw. Eberswalde an.

Damit sind jene wichtigen im Bereich des Barnims seit dem Mittelalter mit landesherrlicher Förderung im Rahmen des Oderhandels aufgebauten Etappen- und Fixpunkte beschrieben. Darüber hinaus wurden auch im neumärkischen Landesteil

<sup>59</sup> Nicht außer Acht gelassen werden darf, dass sich in Eberswalde zudem ein landesherrlicher Zoll befand. Zu Woldemars Maßnahmen vgl. Hans-Joachim FEY, *Reise und Herrschaft der Markgrafen von Brandenburg (1134–1319)* (Mitteldeutsche Forschungen 84), Köln u. a. 1981, S. 238.

<sup>60</sup> Vgl. das ausführliche Regest der Urkunde Woldemars bei Gabi HUCH, Wolfgang RIBBE (Bearb.), *Regesten der Urkunden zur Geschichte von Berlin/Cölln im Mittelalter (1237 bis 1499)*. Mit Nachträgen für die Zeit von 1500 bis 1815 (Schriftenreihe des Landesarchivs Berlin 13), Berlin 2008, Nr. 46, S. 71 f.

<sup>61</sup> BÜTOW, *Binnenschiffahrt* (wie Anm. 16), S. 37–39.

<sup>62</sup> CDB I, 12, Nr. XLI, S. 180 f.

<sup>63</sup> Ebd., Nr. XLII, S. 181.

<sup>64</sup> Ebd., Nr. XLIV, S. 182.

Brandenburgs mehrere Orte mit dem Recht ausgestattet, ihre Waren auf der Oder zu verschiffen. Prägnante Beispiele dafür bieten verschiedene neumärkische Städte, die ihren Handel zwischen dem 13. und 14. Jh. ebenfalls auf den Export zur Ostsee hin ausgerichtet hatten. In diesem Sinne erlangte beispielsweise die Bürgerschaft der Stadt Friedeberg (Strzelce Krajeńskie) 1345 aus den Händen des brandenburgischen Markgrafen Ludwig das Recht, die Schifffahrt nach Stettin auszuüben. Im Zusammenhang damit beschreibt der Urkundentext jene Flussstrecke, welche die Schiffe der Friedeburger auf ihrem Weg zurückzulegen hatten.<sup>65</sup> Er begann folglich auf der Puls (Pulze), heute allenfalls ein Flüsschen, das in die Netze fließt. Auf Letzterer ging es weiter in Richtung Landsberg (Gorzów Wielkopolski), in dessen Nähe die Netze in die Warthe mündet. Von dort verlief der Weg weiter nach Küstrin (Kostrzyn), wo die Oder erreicht wurde, auf der schließlich Stettin angefahren werden konnte. Die detaillierte Beschreibung dieser Wegestrecke war vor allem deshalb bedeutsam, da man sich bei möglichen Verbauungen des Flusses mit Mühlen oder Fischwehren entsprechend auf die freie Schifffahrt berufen konnte. Dieser Umstand soll weiter unten noch näher ausgeführt werden. Zunächst jedoch ist der Blick auf die an der Netze gelegenen Stadt Driesen zu richten, die ebenfalls an nach Pommern führenden Schifffahrtrechten interessiert war. Hierüber gibt eine aus dem Jahr 1347 stammende Urkunde Auskunft, mittels derer der bereits erwähnte Markgraf Ludwig von Brandenburg die Driesener Bürger zollrechtlich begünstigte. Dem Wortlaut der Urkunde nach reihten sich entlang des Wasserweges nach Stettin diverse Zollstellen auf: so in Zantoch (Gmina Santok) an der Einmündung der Netze in die Warthe, wahrteabwärts in Landsberg, dann in der Einmündung der Warthe in die Oder in Küstin und schließlich weiter oderabwärts in Schwedt.<sup>66</sup> An dieser Stelle bricht der Text ab, so dass die zollrechtlichen Befreiungen der Stadt Driesen nicht im Detail geklärt werden können. Unabhängig davon verdeutlichen die genannten Zollstellen dennoch die hohe Bedeutung der Schifffahrt auf der Oder und ihren Nebenflüssen bis in die kleinsten Läufe hinein. Mit Blick auf den Schiffsverkehr stechen dabei zwei weitere Etappen- und Kreuzungspunkte hervor.

Neben Küstrin ist hier im Besonderen auf Schwedt hinzuweisen, das bereits im Zusammenhang mit Angermünde genannt worden ist und auch in der angeführten Friedeburger Urkunde eine Hervorhebung erfuhr.<sup>67</sup> Diesen wichtigen brandenburgisch-markgräflichen Ort passierte die 1269 erstmals urkundlich belegte *via Regia*, die Berlin und Stettin auf dem Landweg miteinander verband.<sup>68</sup> Sie kreuzte in Schwedt eine weitere nicht unbedeutende Straße, die zwischen Prenzlau und Königsberg in der Neumark (Chojna) verlief. Mit Blick auf die Oderschifffahrt bot Schwedt damit vor-

---

<sup>65</sup> [...] *facere poterunt nauigium siue meatum navium et situm predictae civitatis vsque in Stettin per fluuios subnotatos, primo per fluuium dictum polka, qui dirigit in netzam, a quo in alium, qui dicitur trawa, qui ducit in oderam* [...]. CDB I, 18, Nr. XIV, S. 289.

<sup>66</sup> [...] *per aquas nauigando in Czantoch, landesberg, Custrin et zweth* [...]. Ebd., Nr. XVII, S. 290.

<sup>67</sup> [...] *theloneo in Tzweth* [...]. Ebd., Nr. XIV, S. 289.

<sup>68</sup> Vgl. FEY, *Reise und Herrschaft* (wie Anm. 59), S. 179. Ein anderer ebenfalls als *via Regia* bezeichneter Weg zwischen Berlin und Stettin wurde 1237 erstmals genannt und führte über Prenzlau. Dazu BÜTOW, *Brandenburg, Pommern und Dänemark* (wie Anm. 53), S. 144.

nehmlich für den nahörtlichen Handel aus der Ucker- und Neumark einen bedeutsamen Umschlags- und Handelsplatz. Nicht verwunderlich ist also, wenn die Markgrafen von Brandenburg an dieser Stelle nahe den pommerschen Herzogtümern schon frühzeitig einen Land- und Wasserzoll eingerichtet hatten, der sich, wie am Beispiel der neumärkischen Städte zu sehen war, auch auf den Fernverkehr auswirkte.<sup>69</sup> Diese Grenzlage führte schließlich dazu, dass Schwedt mitsamt dem lukrativen Zoll 1354 für längere Zeit an die pommerschen Herzöge fiel und erst 1465/74 wieder an die Markgrafen von Brandenburg aus dem Hause der Hohenzollern kam.<sup>70</sup> Jene nicht unbeträchtliche Zeit pommerscher Herrschaft nutzen die Herzöge, um wiederum ihren eigenen Städten in Schwedt verschiedene handelsrechtliche Vergünstigungen zukommen zu lassen, worauf weiter unten noch näher einzugehen ist.

Einstweilen soll der Blick zurück in die Neumark fallen, wo auch das schon angesprochene Königsberg lag. Die dortige Bürgerschaft hatte es verstanden, sich von Seiten der brandenburgischen Markgrafen Schifffahrtsrechte anzueignen, die keineswegs nur auf die Oder beschränkt blieben. Vielmehr ist darüber hinaus festzustellen, dass sie ebenso über umfängliche Nutzungsrechte der Röhricke (Rurzycza) verfügten, die Königsberg passiert und gegenüber von Schwedt in die Oder mündet. Mittels dieses Flusses stand der Königsberger Bürgerschaft im Mittelalter ein direkter Schiffahrtsweg nach Stettin offen, der ohne zeitverlängernde Umladevorgänge auskam. Aus dem Jahr 1292 ist erstmals von der Nutzung der Röhricke im Verbund mit der Oder zu erfahren. Dementsprechend billigten die beiden brandenburgischen Markgrafen Otto und Konrad den *viros honorabiles Burgenses ac inhabitatores* ihrer *Civitatis konigsbergh* die wechselseitige Nutzung von Oder und Röhrike von und nach Stettin zu.<sup>71</sup> Wie oben schon am Beispiel von Friedeberg erwähnt, konnte der schiffahrtliche Gebrauch eines kleinen Flusses wie die Röhrike sehr leicht zu Konflikten mit anderen Arten der Gewässernutzung führen. Ins Auge fällt daher die ebenfalls von den beiden genannten Markgrafen getroffene Verfügung, dass keine Mühlen *super dicta aqua Rorecke* errichtet werden durften, da gerade sie den Schifffahrtsinteressen der Königsberger Bürgerschaft entgegenstehen konnten.<sup>72</sup> In dieser Hinsicht lässt sich ein weit über die Stadt Königsberg hinausgreifendes Verfügungsrecht auf die Röhricke beobachten, dessen Zweck darin bestand, diesen Fluss zugunsten der Schiffahrt völlig offen zu halten.<sup>73</sup> Untermuert wird dies durch die Tatsache, dass alle Mühlen, die innerhalb

<sup>69</sup> Vgl. Karl Friedrich VON KLÖDEN, *Diplomatische Geschichte des Markgrafen Waldemar von Brandenburg*, Teil 3, Berlin 1845, S. 175.

<sup>70</sup> Vgl. Richard DIETRICH, Art. Schwedt, in: *Handbuch der historischen Stätten* (wie Anm. 30), S. 351–353.

<sup>71</sup> CDB 1, 24, Nr. XI, S. 8.

<sup>72</sup> Ebd.

<sup>73</sup> Dieses Vorgehen darf mit Blick auf andere Städte als durchaus typisch angesehen werden. Ganz ähnlich agierte beispielsweise die Stadt Perleberg in der Prignitz in Bezug auf die Stepenitz, auf der die Perleberger Kaufleute einen Gutteil ihres hansischen Handels nach Hamburg abwickelten. Vgl. hierzu Sascha BÜTOW, *Die Stepenitz als mittelalterlicher Verkehrsweg*, in: *Auf den Spuren des mittelalterlichen Perleberg*, hg. von der Stadt Perleberg, Berlin 2014, S. 103–109. Eine erfolgreiche auf die Aneignung von Flussrechten ausgerichtete Politik betrieb auch der mittelalterliche Rat der Stadt Wusterhausen in Bezug auf die Dosse. Das aus dem Jahr 1525 stammende Register des Wolfgang

der Wasser- und Abflussgräben der Stadt lagen, sich *sub iudicio Civitatis* befanden.<sup>74</sup> Der Königsberger Rat hatte es demnach vermocht, sich ebenfalls die rechtliche Verfügung über die in seinem Weichbild liegenden Mühlen anzueignen. Schifffahrt und Wassermühlennutzung konnten so nutzbringend in Einklang gebracht werden, ein Faktum, das sich in ähnlicher Weise auch an anderen Orten im mittelalterlichen Brandenburg beobachten lässt.<sup>75</sup>

Die ihnen zugebilligten Schifffahrtsrechte nutzten die Bürger Königsbergs unter anderem dazu, *allerley korn, weyte, Rocke, gherste vnde hauer voren vppen den water de oder neder jeghen stettin oder over lant, wo im dat allerquemelekest ist*, zu verbringen.<sup>76</sup> Die hier zitierte Urkunde des Markgrafen Ludwig von Brandenburg macht ihrerseits jedoch klar, dass diese Getreideausfuhr nicht uneingeschränkt erfolgen durfte. Wenn der Scheffel Weizen, Roggen, Gerste und Hafer festgelegte Preise überschritt, sollte *dat korn in deme lande bliuen*,<sup>77</sup> um damit Teuerungen und Versorgungsengpässen zuvorzukommen. Fraglich bleibt, ob sich die Königsberger Bürgerschaft mit Blick auf die im 14. Jh. in den Hansestädten zu erzielenden hohen Verkaufspreise für Getreide an dieses landesherrliche Ausfuhrverbot hielten.<sup>78</sup> Zu beachten bleibt, dass der Rat der Stadt Königsberg sein Interesse an dem nach Stettin führenden Schifffahrtsweg nicht aus den Augen verlor. Dafür spricht die Tatsache, dass er sich vom Markgrafen Ludwig von Brandenburg 1354 die aus dem Jahr 1292 stammenden Verfügungs- und Nutzungsrechte bestätigen und die damals ausgestellte Urkunde in ein Transsumpt überführen ließ.<sup>79</sup> Anschaulicher lässt sich die Bedeutung des kleinen Flusses Röhrike als Schifffahrtsweg für die Stadt Königsberg kaum fassen. Dieses hier gewählte Beispiel ordnet sich damit in eine von der binnenschifffahrtsgeschichtlichen Forschung schon seit Jahrzehnten beobachteten Entwicklung ein, wonach gerade kleine Flüsse

---

Redorf über die Herrschaft Ruppin hielt demnach fest: *Item sie haben frey den fluss an der Dosse* (CDB 4, Nr. CVII, S. 178). Dieses zunächst bescheiden klingende Privileg schloss Flusseinbauten in Form von Fischwehren ebenso aus wie die Errichtung von Mühlen und Brücken, die der Schifffahrt hinderlich werden konnten. Vgl. Bütow, Straßen im Fluss (wie Anm. 10), S. 225 f.

<sup>74</sup> CDB 1, 24, Nr. XI, S. 8.

<sup>75</sup> Bütow, Binnenschifffahrt auf Klein- und Nebenflüssen (wie Anm. 16), S. 87.

<sup>76</sup> CDB 1, 19, Nr. XLIII, S. 198.

<sup>77</sup> Die Preise, welche nicht überschritten werden sollten, gibt der Urkundentext wie folgt an: Weizen zwei Schillinge brandenburgischer Pfennige, Roggen 18 Pfennige, Gerste sowie Hafer jeweils ein Schilling. Vgl. ebd.

<sup>78</sup> Der Getreideexport blieb das gesamte Mittelalter hindurch bis weit in die Frühe Neuzeit hinein für märkische Kaufleute derart attraktiv, dass auch vor widerrechtlichen Exporten kein Halt gemacht wurde. Denn in Zeiten von Missernten oder kriegerischen Auseinandersetzungen erließen die brandenburgischen Kurfürsten mitunter scharf lautende Ausfuhrverbote für agrarische Erzeugnisse. Im Übergang vom 15. zum 16. Jh. trafen solche landesherrlichen Anordnungen beispielsweise den auf der Elde im Grenzraum zwischen Brandenburg und Mecklenburg verlaufenden Handel. Nicht immer standen jedoch ausreichende Machtmittel zur Verfügung, die Ausfuhrverbote auch in die Tat umzusetzen. Bezüglich der Elde etablierte sich beispielsweise die Praxis, dass Kahnführer das begehrte Getreide direkt bei Bauern einkauften und im Schutz der nächtlichen Dunkelheit über die Landesgrenzen ausführten, was in Brandenburg zu schmerzlichen Preissteigerungen führte. Vgl. Bütow, Straßen im Fluss (wie Anm. 10), S. 257–259.

<sup>79</sup> CDB 1, 19, Nr. VI, S. 231.

im Mittelalter als Schifffahrtswege ein hoher Stellenwert beizumessen ist, der sich in späteren Jahrhunderten nicht selten verflüchtigte.<sup>80</sup>

Mit absoluter Sicherheit kann nicht ausgeschlossen werden, dass auch das neu-märkische Schönfließ (Trzezińsko-Zdrój) die Röhricke, welche bei der Stadt aus dem einst so genannten Röhricke bzw. Schönfließ See tritt,<sup>81</sup> zur Abwicklung ihrer Handelsbeziehungen nutzte. So hat sich eine Urkunde erhalten, mit der Markgraf Ludwig von Brandenburg 1334 die Treue der Schönfließener Bürgerschaft mit der Zubilligung einiger bedeutender Handels- und Verkehrsrechte belohnte. Hierunter fiel die Erlaubnis, Getreide *ad oderam vel ad alias aquas* zu transportieren und zu verkaufen, wo es den Bürgern von Schönfließ beliebte. Des Weiteren erhielten sie aus den Händen des Markgrafen eine Befreiung von Zollzahlungen *ad sex annorum*.<sup>82</sup> Anders als die oben angeführte Friedeberger Urkunde lässt das hier zitierte Schriftstück einiges an Präzision vermissen. Weder werden etwaige Zollstellen genauer bezeichnet noch sind die von den Schönfließern neben der Oder genutzten *anderen Gewässer* hinreichend benannt. So bleibt der Historiker auf Vermutungen angewiesen. Nicht unwahrscheinlich ist es also, wenn sich hinter den von Markgraf Ludwig erwähnten *alias aquas* gleichfalls die Röhricke verbirgt. Von der Oder her gesehen, erschien dieser Fluss späteren Landeskundlern wie Friedrich Wilhelm August Bratring „ehedem“ ausschließlich „bis Königsberg schiffbar gewesen [zu] sein“.<sup>83</sup> Weiter flussaufwärts sind dann mehrere Wassermühlen belegt, ohne dass völlig gesichert scheint, welches Alter diese Mühlenstandorte besitzen und inwieweit sie möglichen Schifffahrten hinderlich im Wege standen.<sup>84</sup> Vermutet werden kann aber auch, dass die Schönfließener Bürger, ihre Handelsgüter auf dem Landweg nach Königsberg brachten und dort bereitstehende Schiffe für den auf die Oder gerichteten Weitertransport nutzten.

Eine kaum geringere Bedeutung dürfte die Schifffahrt für die Stadt Bärwalde (Mieszkowice) eingenommen haben. Auch hinsichtlich dieses Ortes hat sich ein entsprechendes aus dem Jahr 1350 stammendes Privileg erhalten. Dessen Wortlaut zufolge stand es den Bärwalder Bürgern unter anderem zu, alle ihre Handelswaren auf- und niederwärts der Oder und Warthe zu verschiffen. Dieses Recht ergänzte eine Befreiung von ‚allen Zöllen‘, wobei als Referenz die Stadt Landsberg angeführt wird, die dieselben Rechte besaß.<sup>85</sup> Damit tun sich auch für die Stadt Bärwalde ver-

<sup>80</sup> Vgl. dazu Martin ECKOLDT, Schifffahrt auf kleinen Flüssen Mitteleuropas in Römerzeit und Mittelalter (Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums 14), Oldenburg 1980. Ferner BÜTOW, Binnenschifffahrt auf Klein- und Nebenflüssen (wie Anm. 16), S. 42 f.

<sup>81</sup> Friedrich Wilhelm August BRATRING, Statistisch-topographische Beschreibung der gesammten Mark Brandenburg, Bd. 3: Die Neumark Brandenburg (Veröffentlichungen der Historischen Kommission zu Berlin 22), Berlin 1809, S. 12. Ferner Leopold von ZEDLITZ-NEUKIRCH, Neues hydrographisches Lexikon für die deutschen Staaten, Halle 1833, S. 337.

<sup>82</sup> CDB 1, 19, Nr. XII, S. 71.

<sup>83</sup> BRATRING, Beschreibung (wie Anm. 81), S. 12.

<sup>84</sup> Vgl. Ebd., von Zedlitz-Neukirch erwähnt seinerseits die zwischen Schönfließ und Königsberg an der Röhricke liegende „Neue Mühle am Hopfenberge“, eine Walkmühle bei Königsberg sowie die „Bruchmühle“ hinter Nahausen. ZEDLITZ-NEUKIRCH, Lexikon (wie Anm. 81), S. 337.

<sup>85</sup> Vgl. CDB 1, 19, Nr. XXXIV, S. 20.



schiedene Deutungshypothesen hinsichtlich ihrer Handelsgeschäfte auf. Sicherlich war dabei ihre gleichsam dreiecksartige Lage zwischen Oder und Warthe bedeutsam, so dass die Bärwalder Schifffahrt nicht einseitig in den Ostseeraum führte. Die Erwähnung der Warthe lässt vielmehr vermuten, dass auch nahörtliche und regionale Verkehrsbeziehungen nicht ohne Relevanz blieben. So dürften die Bärwalder Bürger auch per Schiff nach Küstrin bzw. Landsberg und vielleicht auch wartheaufwärts weiter gefahren sein.

An den hier aus den Räumen rechts und links der Oder gewählten Beispielen dürfte die Attraktivität der Schifffahrt im Oderraum während des 14. Jh.s hinreichend deutlich geworden sein. Aus der Mittel-, Ucker-, und Neumark wurde demnach in großem Maß agrarische Erzeugnisse in Richtung Stettin und Ostsee abgesetzt. Demnach hebt die Driesener Urkunde beispielsweise Getreide, Mehl und Malz hervor. Weitere Exportgüter waren Pottasche und Holz. Aus derselben Quellen heraus können Waren erschlossen werden, welche die Schiffer aus dem Ostseeraum in die Heimat zurückbrachten. Dies betraf Tuch, Hering und andere Fischarten, Kupfer sowie Eisen.<sup>86</sup> Darüber hinaus spielte die wichtige Handelsware Salz im Oderverkehr eine entscheidende Rolle. Hervorzuheben ist, dass an diesem Handel auch kleinere und mittlere Städte partizipierten, die selbst häufig gar nicht unmittelbar an der Oder lagen. Je nach Erfordernissen befuhren Kaufleute dieser Städte unterschiedliche Oderabschnitte unterhalb von Frankfurt. Sie peilten nicht selten Schwedt, Oderberg, Freienwalde, Finow oder Küstrin als bedeutsame Warenumschriftsorte an. Von einer Sperrung dieser Flussstrecke durch Frankfurt kann also nicht im Mindesten die Rede sein. Im Gegenteil: Aus Pommern kamen an alle Kaufleute gerichtete Ermutigungen, Swinemünde aufzusuchen, wo ein wichtiger Umschlagplatz zwischen Ostsee und Stettiner Haff entstanden war, der landeinwärts über die Oder erreicht werden konnte. Zum wiederholten Male bestätigte Herzog Wladislaw IV. von Pommern im Jahr 1309 ein demensprechendes Privileg.<sup>87</sup> Tatsächlich folgten die Kaufleute diesem Aufruf eben nicht nur von der Meeresseite aus, sondern auch aus dem hansischen Hinterland. Die ebenfalls an der Oder gelegene pommersche Stadt Greifenhagen zum Beispiel nutzte ihre Flusslage aus, um Anschluss an den hansischen Handel zu gewinnen. Wie eine Urkunde Herzog Barnims aus dem Jahr 1349 verdeutlicht,<sup>88</sup> war es der dortigen Bürgerschaft gestattet, die Regelitz zu befahren, womit derjenige Oderabschnitt gemeint war, der Greifenhagen am nächsten liegt.<sup>89</sup> Von dort aus durften die Greifenhagener Bürger den Dammschen See bei Stettin befahren, um über das Haff in den Swinestrom einzubiegen. Auch die Schifffahrt auf der Peene hatten sich die Bürger zusichern lassen, wobei *ehm niemandt die vorschluten schal, ader besperren oder vertollen*.<sup>90</sup>

<sup>86</sup> Vgl. Ebd., 1, 18, Nr. XVII, S. 291.

<sup>87</sup> Vgl. HUB 2, Nr. 149, S. 61.

<sup>88</sup> Vgl. Carl A. L. von EICKSTEDT (Bearb.), Urkundensammlung zur Geschichte des Geschlechts der von Eickstedt, 1. Abt, Berlin 1838, Nr. 86, S. 226 f.

<sup>89</sup> Vgl. dazu Johann Hermann DIELHELM, Lexikon aller Ströme und Flüsse in Ober- und Niederdeutschland, Frankfurt am Main 1748, S. 410.

<sup>90</sup> VON EICKSTEDT, Urkundensammlung (wie Anm. 88), S. 227.

Darüber hinaus schienen die Greifenhagener Bürger die Oder auch flussaufwärts mit Schiffen befahren zu haben. In der angeführten Urkunde wird nämlich eigens der Zoll in Schwedt hervorgehoben, den die Greifenhagener zu berücksichtigen hatten und den Barnim als *ußen Tol to Szwet* ansprach. Damit war der pommersche Anspruch auf die wichtige Oderzollstelle in Schwedt deutlich artikuliert. Auch für die unweit von Greifenhagen (Gryfino) auf der anderen Oderseite liegenden Stadt Gartz besaß der Zoll sicherlich eine ebenso große Bedeutung. Die Gartzter Bürger hatten in Bezug auf den Getreidehandel bereits 1272 von Barnim I. eine rechtliche Begünstigung erfahren. Demnach sollte der Ein- und Verkauf von Getreide in Gartz allein den dort wohnenden Bürgern vorbehalten bleiben. Um die Tragweite dieser Bestimmung zu verdeutlichen, führte die herzogliche Urkunde aus, dass alle Fremden *ab ipsa ciuitate* [Gartz, S. B.] *in Odera ascendendo et etiam ab ipsa in Odera fluuio descendendo* ihre Schiffe auf keiner Uferseite mit dort gekauftem Getreide beladen durften.<sup>91</sup> Daraus lässt sich schließen, dass der Kornexport allein von der Stadt Gartz und dem dortigen Markt abhängen sollte. Dies wiederum lässt auf ungewünschte Umladevorgänge entlang der Oder schließen, die der Rat der Stadt Gartz bei ihrem Herrn anzeigte. Wiederum ist hieraus die Attraktivität des Getreidehandels zu ersehen, die sich im 14. Jh. auch im pommerschen Hinterland fortsetzte. Folglich erhielt die Stadt Gartz im Verbund mit den anderen pommerschen Städten Stettin (Szczecin), Pyritz (Pyrzyce) und Greifenhagen 1320 von ihren Herren Otto, Wladislaw und Barnim die Zollfreiheit auf Peene und Swine.<sup>92</sup> Auch im Bereich der unteren Oder herrschte demnach ein reger Verkehr, der die rechts und links des Flusses gelegenen Orte im Inneren des Landes einschloss. Wie dabei am Beispiel Gartz erkennbar ist, sollten die Handelsströme auf die Oderstädte konzentriert werden, um unerwünschte Umladevorgänge an den Flussufern zu vermeiden und die Zahlung der Handelsabgaben zu sichern. Etappen- und Umschlagplätze, Zollstellen und nicht zuletzt die angeführten unterschiedlichen Befahrungsrechte auf der Oder und ihren Nebenläufen ließen in diesem Zusammenhang eine Vielzahl von Teilstrecken entstehen, die den Schiffsverkehr erheblich strukturierten und im abschließenden Teil dieser Untersuchung noch einmal tiefergehend erläutert werden sollen.

## 5. Von Pommern in die Niederlausitz und nach Schlesien

Auch wenn dies in der Forschung kaum betont wird, hatte es trotz der angesprochenen abschnittweisen Nutzung der Oder auch durchgehende Transporte von den Küstenstädten ins hansische Hinterland gegeben. Dies verdeutlichen zum Beispiel mehrere Breslauer Quellen des 14. Jh.s. Einem aus dem Jahr 1324 stammenden Brief des dortigen Rates an die Stadt Stralsund ist beispielsweise zu entnehmen, dass verschiedene Breslauer Bürger Eigentumsrechte an unterschiedlichen Waren besaßen, die in einem

<sup>91</sup> Klaus CONRAD et al. (Bearb.): Pommersches Urkundenbuch (Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Pommern 2), 12 Bde., Stettin u. a. 1881–2000 (im Folgenden: PUB), hier Bd. 2, 1, 1254–1278, Nr. 943, S. 254.

<sup>92</sup> PUB 5, Nr. 3398, S. 534 f.

vor der Insel Rügen gestrandeten Schiff transportiert worden sind. Dabei handelte es sich nach Aussage der Urkunde um *pannos Yprenses et novem pannos mixtos*.<sup>93</sup> Diese wertvollen flandrischen Tuche sollten nach dem Willen des Rates der Stadt Breslau an die rechtmäßigen Besitzer zurückgeführt werden. Der Oder als Transportweg könnte dabei eine nicht unerhebliche Bedeutung zugekommen sein. Denn gemäß dem Breslauer Zolltarif des 14. Jh.s waren kostbare Tuchwaren eine dort gern und häufig gehandelte Ware: *Welch gast her in di stat czu Wretslaw vurt schone gewant, der shal gebin von dem tuche ein halbis scoth vnde von dem pferde, das is gewand czuhit, ein loth*.<sup>94</sup> Dass, wie hier anklingt, einzig Pferde und Fuhrwerke beim Transport dieser Güter behilflich waren, steht zu bezweifeln. Dafür spricht ein weiterer Handelsartikel, der vom Breslauer Zolltarif namentlich erfasst wurde. Demnach wurde *des gastis gubinish vas* mit *czwey scoth* berechnet.<sup>95</sup> Daraus ist zu schließen, dass Schiffer und Händler auch den aus Guben stammenden Wein nach Breslau brachten. Förderlich dabei war, dass Oder und Neiße eine Verbindung beider Städte anbot. Wie an anderer Stelle zu erfahren ist, setzte sich der Gubener Rat noch im Laufe der Frühen Neuzeit für die Bestätigung seiner Befahrungsrechte auf der Oder in Richtung des Herzogtums Schlesien, genauer nach Crossen und Breslau ein.<sup>96</sup> Auch oderabwärts wurde der Gubener Wein verschifft und erfreute sich offenbar innerhalb des hansischen Handelsraumes einer gewissen Beliebtheit und größeren Verbreitung wie es in ähnlicher Weise für das Bernauer Bier galt. So befasste sich ein im Anschluss an den Lübecker Hansetag von 1383 gefasster Rezess unter anderem mit dem Gubener Wein als Handelsware. Man gewinnt daraus die Information, dass sich verschiedene Städte über die geringe Größe der Pipen des *Gobinschen wines*, also das Fassungsvermögen der Fässer, beschwert hatten.<sup>97</sup> Die anwesenden Vertreter hansischer Städte kamen folglich darin überein, Briefe an Frankfurt, Guben und Crossen zu senden, in denen man darum bat, die *Weinpipen* bei ihrer herkömmlichen Größe zu belassen. Durch die hier genannten Adressaten waren wiederum die Hauptverteilungszentren des Gubener Weines bezeichnet worden. Wie an Breslau bereits verdeutlicht, wurde der Gubener Wein über Crossen an der Oder weiter ins Innere Schlesiens transportiert, während Frankfurt den Transport oderabwärts zur Ostsee hin vermittelte. Der Wein aus Guben bot auch für den aus Greifswald stammenden Bürger Hermann Palitz den Anlass, 1372 die Oder aufwärts in Richtung der Neiße zu fahren. In einer Urkunde bestätigte er, dass man ihn mit seinem gekauften Wein unbescholten habe ziehen lassen, womit er sich auf die zwischen Karl IV. und Otto von Wittelsbach schwelenden Auseinandersetzungen um den Besitz Brandenburgs bezog.<sup>98</sup>

<sup>93</sup> HUB 2, Nr. 416, S. 176 f., hier S. 177.

<sup>94</sup> Ebd., Nr. 122, S. 111–114.

<sup>95</sup> Ebd., S. 113.

<sup>96</sup> Vgl. BÜTOW, *Unterwegs* (wie Anm. 6), S. 324 f.

<sup>97</sup> HR I, 2, Nr. 266, S. 321–326, hier S. 323.

<sup>98</sup> Vgl. Helmut ASSING, *Die Landesherrschaft der Askanier, Wittelsbacher und Luxemburger* (Mitte des 12. bis Anfang des 15. Jahrhunderts), in: *Brandenburgische Geschichte*, hg. von Ingo MATERNA und Wolfgang RIBBE, Berlin 1995, S. 85–230, bes. S. 144 f.

Blickt man auf die hier knapp skizzierten und um den Gubener Wein aufgebauten Handelsaktivitäten, so ist leicht einzusehen, dass die Frankfurter Stapelrechte kaum so entscheidend dazu beigetragen hatten, die Oderschiffahrt zu behindern, wie dies oben schon mit Blick auf einschlägige Forschungsarbeiten zur Sprache kam. Dies lassen die bereits genannten zwischen Guben, Breslau und Pommern aufgebauten Verkehrsspannungen vermuten. Wie ebenfalls klar wurde, nutzen neben Frankfurt noch zahlreiche weitere märkische und neumärkische Städte die Oder, um sie für den Transport begehrter Handelswaren zu nutzen. Auf diese Weise reihten sich auf der Flussstrecke oderabwärts zum Stettiner Haff mehrere lukrative Zollstätten aneinander. Frankfurt blieb demnach kein Einzelfall. Im Gegenteil: Der rege Verkehr bescherte zahlreichen Zöllnern zwischen Breslau und Stettin ansehnliche Einnahmen. Hierin waren keineswegs allein Landesherren, Städte und Adlige involviert. Auch geistliche Institutionen partizipierten an den Abgaben des Oderhandels. Ein anschauliches Beispiel dafür bietet das Benediktinerinnenkloster Guben in der Niederlausitz.<sup>99</sup> Wie einer Urkunde des brandenburgischen Markgrafen Friedrich aus dem Jahr 1457 zu entnehmen ist, verfügten die dortigen Nonnen über Zolleinnahmen von insgesamt vier Tonnen Hering, die in Küstrin eingenommen wurden. Weiterhin ist zu erfahren, dass diese dem Kloster gestifteten Einnahmen von *Costrin [...] zu Oderberg verweist* gewesen sind und späterhin nicht mehr ausgezahlt wurden.<sup>100</sup> Die Gubener Nonnen erklärten sich damit jedoch nicht einverstanden, so dass sie vom Markgrafen die Zahlung der Beträge erbaten. Letzter forderte schließlich, dass das Kloster von ihm und seinen Nachfahren *sulchs herings fürder nicht fordern* sollte, wofür er den Benediktinerinnen mehrere Liegenschaften, Abgaben und Zinsen in der Nähe Gubens überschreiben ließ.<sup>101</sup> Damit hatte das Kloster auf seine Hebungsrechte aus den attraktiven Oderzollstellen Küstrin bzw. Oderberg, die offensichtlich unbeständig flossen, verzichtet und gegen zuverlässige Einnahmenquellen in lokaler Nähe eintauschen können. Das Kloster war jedoch darüber hinaus noch an weiteren Verkehrseinnahmen beteiligt. Demnach profitierten die Benediktinerinnen vom Gubener Salzmarkt, indem *Guben und Lübroß [Lieberose, S.B.] dem Kloster, wann sie gen Gueben mit saltze zu marckhte kommen, von jeglichem pferde ½ viertel saltz geben* sollten.<sup>102</sup> Zwar erstreckte sich dieses bis ins 15. Jh. zurückreichende Privileg in deutlicher Weise auf den Landverkehr und lässt somit keine eindeutigen Schlüsse in Bezug auf die örtliche Schiffahrt zu. Jedoch lässt sich vermuten, dass die dem Kloster zuströmenden Einnahmen aus dem Gubener Salz-

<sup>99</sup> Zum Kloster allgemein mit Hinweisen auf weiterführende Quellen und Literatur vgl. Winfried TÖPLER, Art. Guben. Benediktinerinnen, in: Brandenburgisches Klosterbuch (wie Anm. 22), S. 560–572.

<sup>100</sup> Rudolf LEHMANN (Bearb.), Quellen zur Geschichte der Niederlausitz. I. Teil (Mitteldeutsche Forschungen 68/1), Köln u. a. 1972, Nr. 89, S. 26.

<sup>101</sup> Ebd.

<sup>102</sup> Ebd., Nr. 59, S. 18. Rudolf Lehmann deutet den in der Quelle wiedergegen Ort *Guben* als einen möglichen Schreibfehler, wobei eigentlich Lübben gemeint sein könnte. Vgl. ebd., S. 150, Anm. 18. Winfried Töpler belässt es dagegen bei der Auslegung, dass Guben gemeint sei. Vgl. TÖPLER, Guben (wie Anm. 99), S. 563.

handel in engem Zusammenhangen mit dem im Spätmittelalter nach wie vor wichtigen Umschlagplatz zwischen Land- und Wasserverkehr standen.<sup>103</sup>

Die Tatsache, dass solche wichtigen Etappenpunkte für Handel und Verkehr entlang der Oder und ihren Nebenflüssen lagen, wirkte sich selbstredend auch auf den Stapelplatz Frankfurt aus. Denn oft waren oderauf- oder abwärts fahrende Schiffer schon eine längere Strecke unterwegs, ehe sie in Frankfurt ankamen. Nicht immer hielten sie sich dann an das hiesige Stapelrecht, wie sich einer weiteren für die Oder-schiffahrt relevanten Quelle entnehmen lässt. Diese Bemerkung bezieht sich auf das von Nikolaus Teymler 1516 verfasste Stadtbuch Frankfurts, in dem er unter anderem die dortigen Rechtsgewohnheiten aufzeichnete. Dies schloss zudem die in Frankfurt zu entrichtenden Zölle ein, die Teymler in aller Breite erläutert. So hielt er etwa fest:

*Dis ist der tzol von oben her nyder vf dem wasser: Der Wein der tzollet das fuder tzwene groschn, das halbe eyn groschn, das virtel vir pfennig; die thunne tzwene pfennig.*

Diese Verfügung bezog sich, wie man leicht erkennen kann, auf den Wein, der vornehmlich aus Guben stammte und von dort die Oder abwärts verschifft wurde. Teymlers Ausführungen belegen damit Frankfurts Rolle als ein wichtiger Umschlagplatz für Wein. Denn:

*Wer es, das man jn [den Wein, S.B. ] vsschluge vbir bort von eyne schiff jn das ander, so gebe er das selbige gelt, das vorbenumet ist, vnd das selbige gelt gibt man tzu nyderlage, wen man den wein vf wagenen brenget vnd nyderleget.<sup>104</sup>*

An dieser Stelle können unverkennbar die von Peter Spufford im europäischen Rahmen untersuchten Formen von Verknüpfungen unterschiedlicher Transportmittel ebenso im Bereich der Oder beobachtet werden. Demnach bleibt mit Blick auf ältere Diskussionen festzuhalten, dass die oft betonte Konkurrenz zwischen Land- und Wasserweg im Mittelalter wenig zielführend erscheint. Viel eher dürften „integrierte Transportsysteme“ bestanden haben,<sup>105</sup> die die Vorteile von Land- und Wasserweg zu verbinden wussten. In diesem Sinne sei die jüngst von Pierre Fütterer mit Blick auf die Forschungen Ralf Molkenhins wieder aufgenommene Diskussion um die Rolle des Wasserweges als Hauptverkehrsträger im Mittelalter insofern nuanciert erweitert, indem Gewässer nicht allein „dann genutzt wurde[n], wenn es nötig war“,<sup>106</sup> sondern insbesondere auch

<sup>103</sup> Neben Cottbus und Luckau zählt Rudolf Lehmann auch Guben zu den längerfristig „wichtigste[n] Verkehrsknotenpunkte[n]“ in der Niederlausitz. Vgl. dazu Rudolf LEHMANN, Zur Geschichte der Verkehrsstraßen in der Niederlausitz bis zum Ausgang des 18. Jahrhunderts, in: JBLG 23, 1974, S. 49–93, hier S. 54, ferner S. 57.

<sup>104</sup> CDB 1, 23, Nr. 417, S. 380–423, hier S. 383.

<sup>105</sup> Peter SPUFFORD, Handel, Macht und Reichtum. Kaufleute im Mittelalter, Darmstadt 2004, S. 146.

<sup>106</sup> Pierre FÜTTERER, Die Nutzung der Saale und anderer Gewässer Thüringens im Mittelalter, in: Zeitschrift für Thüringische Geschichte 71, 2017, S. 7–28, hier S. 28.

dann, wenn es höchst nützlich erschien. Damit sei zudem eine kritische Sicht auf die von Ralf Molkenthin zurückzuführende Ansicht geworfen, wonach dem „Händler des Mittelalters kaum die Wahl“ zur Verfügung gestanden habe, „welchen Transportweg er nutzen wollte“. So habe er, „wenn er Wagen oder Saumtiere besaß“, „nur die Straße benutzen“ können.<sup>107</sup> Dass mittelalterlichen Kaufleuten und Reisenden sehr wohl eine Wahl beider Wege offenstand, belegte das oben schon behandelte Kloster Leubus, das sowohl Schiffe als auch Wagen besaß und über deren Einsatz individuell zu entscheiden vermochte. Das Stadtbuch des Nikolaus Teymler seinerseits spricht davon, dass auch Fremde *den weyn* aus Guben nach Frankfurt schifften.<sup>108</sup> Diese Bemerkung deutet mit Sicherheit auf beauftragte Transporteure hin, die wie die schon erwähnten Bernauer und Berliner Fuhrunternehmer im Namen anderer Waren kauften und per Schiff bzw. Karren transportierten. Ein Zugang zu Schiffen, Kähnen oder Flößen war damit auch einem zu Land reisenden Kaufmann oder Krämer im Grunde möglich. Auf diese Weise versorgten auch die Berliner und Cöllner Prahmmeister über die Spree im Auftrag der Räte beider Städte ihre Mitbürger mit Bau- und Rohstoffen.<sup>109</sup>

Zwar ist die personelle Organisation der Schifffahrt auf der Oder nicht annähernd so gut aus den Quellen heraus zu rekonstruieren wie diejenige auf der Spree. Immerhin jedoch hat sich glücklicherweise eine von Markgraf Ludwig den Römer ausgestellte Urkunde aus dem Jahr 1354 erhalten, mit welcher er sich verschiedener Probleme der sogenannten Schiffsknechte der Oder annahm. Ihre Rolle im Zusammenhang mit dem Oderverkehr gewinnt dadurch an Bedeutung, dass *man [sie] gewynnet vnd haben muz zu schiffunghe vnd vertigunghe vff der oder*, wie sich der Markgraf ausdrückte.<sup>110</sup> Von den Schiffsknechten unterschied man wiederum die *Schifherren*. Sie waren offensichtlich die Eigentümer der Schiffe, ohne diese vornehmlich selbst zu navigieren. Stattdessen wurde Personal mit den wichtigen auf der Oder abgewickelten Warentransporten beauftragt. Es kann davon ausgegangen werden, dass sich die genannten Schiffsknechte mit den besonderen Strömungsverhältnissen der Oder, möglichen Untiefen, Anlege- und Rastplätzen sowie den Erfordernissen der Navigation auskannten. Auf diesen umfangreichen Erfahrungsschatz dürfte sich die oben zitierte Äußerung Markgraf Ludwigs bezogen haben. Wie die Urkunde schließlich weiter verrät, waren die Schiffsknechte über die ihnen zugebilligte Entlohnung alles andere als zufrieden. Markgraf Ludwig seinerseits bezeichnete die abgegoltenen Leistungen gar als *vnredelich*. Hinzu kam, dass sich die Schiffsherren für zahlreiche der transportierten Güter der rechtmäßigen Zollzahlung entzogen, wobei es sich dabei häufig um Waren anderer Auftraggeber handelte.<sup>111</sup> Damit ist auch hier ein Hinweis dafür vorhanden, dass Kaufleute, die selbst

<sup>107</sup> Ralf MOLKENTHIN, *Straßen aus Wasser. Technische, wirtschaftliche und militärische Aspekte der Binnenschifffahrt im Westeuropa des frühen und hohen Mittelalters*, Berlin 2006, S. 126.

<sup>108</sup> CDB 1, 23, Nr. CDXVII, S. 380–422, hier S. 383.

<sup>109</sup> Vgl. BÜTOW, *Straßen im Fluss* (wie Anm. 10), S. 126–139.

<sup>110</sup> CDB 1, 23, Nr. CII, S. 71.

<sup>111</sup> *Dar zu phlegen auch die schif herren vnderstunden an dem zol steten vorsathen etlicher habe vnd gutes, daz sie furen, davon die lute, der daz gut vnd die hab ist, mit vnschulden dicke zu schaden vnd zu prank kumen*. Ebd.

nicht unbedingt ein Schiff besessen haben, durch Beteiligung an Warentransporten dennoch an der Schifffahrt partizipierten. Die Struktur der Beteiligten am Oderverkehr war damit in hohem Maße ausdifferenziert und schloss Schiffseigner, Schiffsknechte sowie potentielle Händler und Auftraggeber ein. Wie die Urkunde des Markgrafen Ludwig von Brandenburg belegt, scheinen in diesem weiträumigen personellen Geflecht nicht immer völlige Rechtsicherheiten gegolten zu haben. Dem sollte damit Genüge getan werden, dass die Räte von Frankfurt und Stettin für *rechtigkeit an zollen* und den genannten Missständen als Rechtsinstanzen sorgen durften. Alles, was beide Städte *darvff setzen, beide vff schifknechte vnd vff schiffherren, daz sol man stet halten in vnsern steten, auch vff dem lande vnd vff dem wazzer an alle widerrede*.<sup>112</sup> Die hier erkennbare Absicht, deutlichere Rechtsicherheit für die am Oderverkehr beteiligten Personengruppen zu erreichen, unterstreicht die besondere Stellung Stettins und Frankfurts ebenso wie die Bedeutung der Schifffahrt auf der Oder überhaupt. Noch im selben Jahr nach Erhalt des markgräflichen Privilegs brachten die Räte Stettins und Frankfurts ihre weit auf die Oder ausgreifenden schifffahrtsrechtlichen Befugnisse in einer eigenen Urkunde zu Papier. Das aus mehreren Artikeln bestehende Dokument macht seinerseits deutlich, dass es für Kaufleute im Oderraum durchaus zu den Gewohnheiten gehörte, *eynen Schifheren vmme bescheiden lon* anzuheuern.<sup>113</sup> Die Transportkosten waren in diesem Fall je nach zurückgelegten Meilen zu entrichten. Als Etappen- bzw. Richtpunkt ist dabei neben Stettin und Frankfurt auch von *deme Cruge zu vryenwalde* [Freienwalde, S.B.] die Rede. Diese Lokalität dürfte für die Schiffer und Händler auf der Oder zugleich als Rastort eine nicht geringe Bedeutung besessen haben. Ebenso häufig dürfte es aber auch dazu gekommen sein, dass die Schiffe am Ufer der Oder festmachten, wo man nächtigte oder nach Wunsch des Kaufmanns Halt machte. Folglich wurde rechtlich fixiert:

*Dy wyle, daz der kouphmann syn gut in deme schiffe will lazzen legin, So sal der kouphmann vor wachin, vuer, Coste vnd alles vngelt dry phenninge deme schiff heren gebin vor die woche*.<sup>114</sup>

Diese und noch weitere Punkte der von den Städten Stettin und Frankfurt verfassten rechtlichen Ordnung für die Oderschifffahrt machen ein hohes Maß an Organisation und Verkehrsplanung deutlich. Demgemäß ist davon auszugehen, dass eine große Anzahl von Schifffern in Frankfurt und Stettin einen sicherlich nicht unbeträchtlichen Anteil der Transportleistungen im Oderraum verantwortete. Daneben dürfte es ähnliches Personal in den anderen bereits genannten Städten wie Freienwalde, Küstrin, Oderberg bzw. Finow gegeben haben. Nicht grundlos sprach daher Markgraf Jost von Mähren *von dem Strame des Schiffrichen wassers der Oder*,<sup>115</sup> die er zugunsten der uneingeschränkten Kaufmannschaft freizuhalten gewillt war, wie dies auch verschiedene

<sup>112</sup> Ebd.

<sup>113</sup> Ebd., Nr. CIII, S. 72 f., hier S. 72.

<sup>114</sup> Ebd.

<sup>115</sup> Ebd., Nr. CLXXXIX, S. 135.

Landesherren vor und nach ihm in ähnlicher Weise taten.<sup>116</sup> Dieser dichte Verkehr auf der Oder sorgte in Frankfurt zuweilen für Unmut, da sich Praktiken ergaben, die die vom Frankfurter Rat beanspruchten Handelsrechte missachteten. Mit einem gewissen Argwohn beklagte sich nämlich der schon erwähnte Nikolaus Teymler in seinem Stadtbuch darüber, dass die Niederlagsrechte im Rahmen der Geschäfte mit dem Wein oft keine Berücksichtigung erfuhren. So sei es in *misgebrauch* gekommen, dass die Weinhändler, wenn sie ihre Waren *vertzollet haben [...] von stund [...] weg[fahren]*.<sup>117</sup>

Wie bereits mehrfach bekräftigt, dürfen dem Beschriebenen nach die Frankfurter Handelsrechte in ihrer oft betonten einschränkenden Wirkungsweise auf den Oderverkehr keineswegs überschätzt werden. Dies bestätigen auch weitere im Verbund mit dem Weinhandel etablierte Organisationsformen. Demzufolge gehörten auch Fürsten, wie zum Beispiel die Mecklenburger Herzöge, zu den Auftraggebern der Oderschiffer, um mit deren Hilfe Wein aus Guben zu transportieren. Diverse Rechnungen aus dem 16. und 17. Jh. geben vielsagende Einblicke in die Abläufe dieses Handels. Demnach mieteten die Herzöge in Frankfurt sogenannte Schalen an, worunter Kähne zu verstehen sind.<sup>118</sup> Samt ebenfalls angeworbene Schiffsmeister und Knechte fuhren diese Schiffe zuweilen über die Neiße direkt nach Guben. Nicht selten kam es jedoch vor, dass der Wein von Guben aus zunächst über den Landweg *bis an die Oder geführt* und dort für den Schiffsverkehr umgeladen wurde. Für den Transport zur Oder hin kamen unter anderem Bauern in Frage. Aus dem Jahr 1560 ist bekannt, dass diese Bauern ein Maurermeister begleitete, um darüber zu wachen, dass keiner der Bauern den Wein veruntreute bzw. selbst trank.<sup>119</sup> Auf das Schiff verladen, trat der Gubener Wein nicht immer denselben Weg in Richtung Mecklenburg an. Aus einem Bericht des Jahres 1538, der darüber Auskunft gibt, *waß her Panckratz Schuessow und Jacob Hanslick vor weyn gekaufft* haben, sind beispielsweise mehrere Etappenpunkte zu rekonstruieren, die der Wein passierte und an denen verschiedene Aufwendungen entstanden. Wie zu erfahren ist, reiste Panckratz selbst nach Guben, wobei er den Landweg über Lübz, Templin, Eberswalde und Wriezen nach Frankfurt nutzte. Dort bezahlte er *XX gulden dem schiffer uff sein lohen*.<sup>120</sup> Nunmehr begann der Ankauf von Wein bei verschiedenen Personen im Frankfurter Raum. Der Weg führte dann oderaufwärts bis nach Guben, wo nicht nur Zahlungen für den Ankauf weiteren Weins, sondern ebenso für die Verköstigung der Dienstleute anfielen. Von Guben ausgehend

<sup>116</sup> Vgl. BÜTOW, Hanse (wie Anm. 7), S. 64. Auch Sigismund von Luxemburg als Markgraf von Brandenburg bestätigte *den gemeynen Koffleuten, mit allem irem Gut, dass sie darvffe [auf der Oder, S.B.] gefarn mögen, sie seyn Geste, oder vnsre besessene Manne und Leute, sie seyn, wer sie seyn, dass sie sollen und mögen sich selben oder ihr Gut allezeit füren die Oder vff und neder, Leibes und Gutes sicher*. CDB 2, 3, Nr. MCXCII, S. 71. Für den Fall eines Krieges und einer damit verbunden Aufkündigung der freiheitlichen Rechte sicherte Sigismund eine Informationsvergabe vierzehn Tage vorher zu, die an die Herzöge von Pommern ebenso wie an die Stadt Stettin gerichtet werden sollte.

<sup>117</sup> CDB 1, 23, Nr. CDXVII, S. 401.

<sup>118</sup> Vgl. Carl MOELLER, Gubener Wein in Mecklenburg während des 16. und 17. Jahrhunderts, in: Niederlausitzer Mitteilungen 5, 1898, S. 441–450, hier S. 447.

<sup>119</sup> Ebd.

<sup>120</sup> Ebd., S. 443.



lässt sich anhand der Aufwendungen für die Verköstigung des requirierten Personals rekonstruieren, welchen Weg Panckratz für die Rückreise nach Mecklenburg nutzte. Von Guben ging es demzufolge zunächst nach Fürstenberg. Von dort setzte man die Reise in Richtung Frankfurt fort, wo *1 gulden VI gr. dem schiffer vor 1 thunne bhier* gezahlt werden mussten. Als nächste Station hebt der Bericht Fürstenfelde (Boleszkowice) in der Neumark hervor, wo die Gruppe mehrere Kilometer von der Oder entfernt wohl Quartier nahm. Anschließend wurde der Wein in Gartz verzollt, ehe es weiter nach Lindow (Lubicz) in Pommern und schließlich nach Stettin ging. Dort angekommen, nutzte Panckratz den städtischen Keller zur Einlagerung der Weinfässer. Wie schnell das Umladen erfolgte, kann nicht festgestellt werden. Es könnte aber eine längere Zeit in Anspruch genommen haben, da auch ein *wechterlohen uff dem schiffe zu Stettin* anfiel. Hinzu traten nach mehreren Tagen des Unterwegsseins auch Aufwendungen für hygienische Dienstleistungen. Dies betraf beispielsweise *III Merck gr. den schiffsknechten zu barbiren und wsse* [Wäsche, S. B.].<sup>121</sup> Wie sich weiter nachvollziehen lässt, wurde der Wein von Stettin aus schließlich auf dem Landweg ins Innere Mecklenburgs nach Stargard, Waren und Jabel bei Malchow gebracht.

Diese Beispiele des an Frankfurt vorbeiführenden Oderverkehrs sollen keineswegs darüber hinwegtäuschen, dass die dortigen Ratsherren zuweilen entschieden gegen Bedrohungen und Missachtungen ihrer Stapel- bzw. Niederlagsrechte vorgingen. Im Verbund mit Breslau richtete sich Frankfurt zu Beginn des 16. Jh.s beispielsweise gegen einen inzwischen im schlesischen Glogau etablierten Oderübergang. Dazu versicherten sich beide Städte der Unterstützung des brandenburgischen Kurfürsten und verhandelten ebenso mit Maximilian I. von Habsburg. Beabsichtigt war, dass *zu Erhaltung dieser Niederlagen [...] die Strassen auff grossen Glogau hin vnd wieder verschlossen werden sollte*.<sup>122</sup> Deutlich erkennbar war damit die Ausschaltung eines für Frankfurt und Breslau gleichermaßen konkurrierenden Warenumschlagortes verbunden. Zum Schaden der Frankfurter und Breslauer Niederlagen durften über Glogau folglich *keinerley Kauffmanns-Waare vnd Gutter heimlich noch offenbahrdaselbst durchgeföhret, gehandelt noch gewandelt werden*.<sup>123</sup> Zu glauben, dass diese Streitigkeiten um Verkehrs- und Handelsrechte im Bereich Schlesiens und der östlichen Niederlausitz erst im 16. Jh. entbrannten, führt in die Irre. Seit der Etablierung der Niederlagsrechte in Frankfurt konnte der dortige Rat weder von deren allgemeiner Gültigkeit ausgehen noch den Verkehr entsprechend streng regeln. Im Gegenteil: Die Frankfurter Rechte bedurften zugleich der Anerkennung derjenigen, die sie dem ratsherrlichen Willen nach zu berücksichtigen hatten. In diesem Zusammenhang stieß die Stadt Frankfurt zuweilen auf konkurrierende Ansprüche. Verdeutlicht wird dies etwa durch eine als Mandat vorliegende Urkunde König Albrechts II. von Habsburg zugunsten der durch die Crossener Bürger ausgeübten Schifffahrt. Letztere wurde 1438 nämlich von der Stadt Frankfurt mehrfach beeinträchtigt, so dass nun im Gegenzug ein Boykott Frankfurter Waren in Crossen und den böhmischen Landen beabsichtigt

<sup>121</sup> Ebd., S. 444.

<sup>122</sup> CDB 1, 23, Nr. CDIII, S. 361–365, hier S. 364.

<sup>123</sup> Ebd.

war. Entgegen diesen engräumigen Maßnahmen sah König Albrecht die Oder jedoch im Grunde als *ein schifflich wasser und des heiligen reichs frye strasse* an,<sup>124</sup> womit ein gemeinwohlorientierter Anspruch vertreten wurde, den Frankfurt seinerseits berücksichtigen sollte. Interessant bleibt die Tatsache, dass König Albrecht als Reichsoberhaupt die Rolle der Oder als eine freie Reichstraße hervorhebt, wie dies bereits mit Kaiser Karl IV. in Verbindung gebracht wird.<sup>125</sup> Diese Gedanken können jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Oder als Verkehrsweg kleinräumiger strukturiert war und ihre Benutzer eben dies zu akzeptieren hatten. Verschiedene Zwangs- und Etappenpunkte des Verkehrs bildeten demnach ein Geflecht, in dem, wie gesehen, Handels- und Verkehrsrechte stetig ausgehandelt worden sind. In dieser Hinsicht waren die Stadtväter Frankfurts alles andere als egoistisch. Denn zu den Realitäten frühneuzeitlicher Herrschaft gehörte der Umstand, dass Fürsten nicht selten Verkehrsrechte und Rechtsprechung über Verkehr auf sich zogen. In seinem Herrschaftsbereich nahm dies auch der brandenburgische Kurfürst für sich in Anspruch und behielt sich 1509 gegenüber seiner mächtigen Stadt Frankfurt das Recht vor, alle Streitigkeiten hinsichtlich der Oderschiffahrt zu schlichten, auch wenn er den dortigen Ratsherren durchaus eine Mitverantwortung hierbei zuerkannte.<sup>126</sup>

## 6. Schlussbemerkung und Ausblick

Der zuletzt eröffnete Blick in die Frühneuzeit offenbart am Ende der Ausführungen schließlich einen nicht unbedeutenden Einfluss der Landesherren im Bereich der Oder, der sich selbstredend auf die Flussschiffahrt auswirkte. Spätestens seit Johann von Luxemburg im 14. Jh. gehörte es zum Selbstverständnis der böhmischen Herrscher, die freie Oderschiffahrt zu realisieren, was durch die Habsburger in späterer Zeit eine Fortsetzung fand. So bezeichnete König Albrecht II. die Oder nicht grundlos als *ein schifflich wasser und des heiligen reichs frye strasse*. Angesichts dieser Formulierung sollte jedoch nicht vergessen werden, dass im Verlauf der Oder seit dem mittelalterlichen Landesausbau verschiedene Städte und Verkehrspunkte entstanden waren, die die Nutzer der Straßen und Wege zu beachten hatten. Häufig gingen diese auf wegeleitende und verkehrsfördernde Maßnahmen von verschiedenen Fürsten selbst zurück, die eine größere Studie künftig stärker zu berücksichtigen hat. Der durchgehende Oderverkehr ist nach den im Rahmen der vorliegenden Untersuchung gewonnenen Erkenntnissen eher ein neuzeitliches Ideal, das an den mittelalterlichen

<sup>124</sup> WUTKE, Oderschiffahrt (wie Anm. 19), S. 11.

<sup>125</sup> Vgl. dazu Heinrich REINCKE, Die Hamburger Messe und die Weltverkehrspläne Karls IV., in: ZVHG 23, 1919, S. 85–88; DERS., Machtpolitik und Weltwirtschaftspläne Kaiser Karls IV., in: HGbl. 49, 1924, 78–115; DERS.: Kaiser Karl der Vierte und die deutsche Hanse (Pfungstblätter des Hansischen Geschichtsvereins 22), Lübeck 1931.

<sup>126</sup> Dem Wortlaut der kurfürstlichen Urkunde nach sollten *alle bruch und felle so sich von engerung oder verpawung des freyen stroms und der Schiffart uff der oder begeben mochten, [...] in unser und unser herschaft straff bleyben*. Georg Wilhelm VON RAUMER (Hg.), Codex Diplomaticus Brandenburgensis Continuatus, 2 Bde., Berlin u. a. 1831–1833, hier Bd. 2, Nr. XXII, S. 234 f.

Wirklichkeiten des Oderverkehrs vorbeigeht. Die insbesondere in den Hanseraum führende Schifffahrt auf diesem Fluss war viel eher von den bereits genannten kleineren, aber dadurch nicht minder wichtigen Verkehrspunkten geprägt. Ihnen galt hier die überwiegende Aufmerksamkeit, um vor allem eine abschnittsweise Flussnutzung der Oder zu veranschaulichen, die für das Mittelalter geradezu typisch erscheint. Selbstkritisch betrachtet blieb die Darstellung freilich unvollständig. Die Flussnutzung weiterer Interessenten wie etwa die des Adels, einer geistlichen Institution wie das Kloster Neuzelle, und ebenso die Aktivitäten Karls IV. bleiben in das hier aufgerissene Bild zu integrieren. Ebenso ist der kleinteilige Blick künftig zu vertiefen, indem auch andere Arten der Flussnutzung in den Fokus rücken. So gehörten insbesondere Fischer zu jenen Nutzern, die zumeist längere Wegestrecken auf Gewässern zurücklegten, ohne dabei zwangsläufig am Fernverkehr zu partizipieren.<sup>127</sup> An der Oder tut sich hierbei vor allem der Ort Wriezen hervor, der traditionell für zahlreiche Einwohner von Dörfern und Kietzen im Oderraum den bedeutendsten Fischmarkt bot und daher zahlreiche Verkehrsspannungen evozierte.<sup>128</sup> Genau derlei Entwicklungen sollten das Anliegen künftiger Forschungen sein.

---

<sup>127</sup> Ein Beispiel dafür sind die Fischer des Beeskower Kietzes, die längere Strecken der Spree befuhren. Vgl. dazu Bütow, *Straßen im Fluss* (wie Anm. 10), S. 104 f.

<sup>128</sup> Gemäß einer Urkunde Joachims II. von Brandenburg pflegte *vor Alters* eine große Anzahl *dorffer vnd Kitze* [...] *Ire fische allein gein Writzen zufhuren vnd zuuorkauffen*. CDB 1, 12, Nr. XCIV, S. 476–478, hier S. 477. Gegen diesen sich heraushebenden Markt ging die Stadt Frankfurt vor, ohne ihn jedoch vollends ausschalten zu können. Mit diesen Markt- und Verkaufsrechten Wriezens verbanden sich auch Planungen hinsichtlich der Verkehrsführung und Zollrechte, indem der brandenburgische Landesherr die Wriezener Ratsleute zur Erhebung eines ‚Deichselpfennigs‘ autorisierte. Vgl. ebd., Nr. XCIII, S. 476.



# Schifffahrt an der unteren Weichsel im Mittelalter

Robert Domżał

## 1. Einleitung

Zum Zeitpunkt der Gründung erster Städte an der unteren Weichsel gab es in dieser Region bereits eine lange Tradition in der Schifffahrt. Die Einwohner Pommerellens benutzten seit Jahrhunderten einfache Einbäume und später Plankenboote zu Fischfang und Warentransport. Mit der Gründung von Städten erwartete der Deutsche Orden, dass die Entwicklung des Handels messbare Gewinne bringe, die der junge Ordensstaat zur Schaffung dauerhafter wirtschaftlicher Grundlagen nutzen konnte. Ausdruck dafür waren die Erlaubnis zum Ausbau von Hafenvorstädten, die Einnahmen aus dem Handel und Kaufmannshäuser.<sup>1</sup>

Das Grundruhrrecht, das die Flussufer und den Strom betraf, war ein Teil des breiter angelegten Wasserrechts. Die öffentlichen Wege, darunter auch die schiffbaren Flüsse, gehörten zu den Regalien des Herrschers. Ihm kam auch die Gerichtsbarkeit bei auf dem Fluss begangenen Vergehen zu. Für den Orden war zum Beispiel eine Zone von einem Seil (ca. 43 m) am Flussufer in den gegründeten Städten vorbehalten, in der die Infrastruktur für die Häfen geschaffen werden konnte. In dieser Zone lagen auch Anlegestellen und Fähren. Damit wurden in diesen Räumen Weichselschiffer, Spediteure und Hafenspersonal, also soziale Gruppen, die am häufigsten die Flüsse und deren Ufer nutzten, aus der städtischen Gerichtsbarkeit ausgeschlossen.

Der Gerichtsbarkeit des Ordens unterlagen Vergehen, die auf Flussschiffen und Weichselflößen begangen wurden. Dies betraf auch kleinere und größere Fährschiffe.

---

<sup>1</sup> Nachstehender Aufsatz fasst die einschlägigen Publikationen des Autors zusammen. Für weitere Hinweise und Details siehe: Robert DOMŻAŁ, *Statki i ich załogi na Dolnej Wiśle w XIII-XV wieku. Ships and their crew on the lower Vistula river in the 13th and the 14th century*, (Prace Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku. T. 15. Seria A), Gdańsk 2014; DERS., *Mittelalterliche Häfen, Schifffahrt und Schiffer von Marienburg (Malbork)*, in: *Deutsches Schifffahrtsarchiv* 29, 2006, S. 115–136; DERS., *Rechtliche Aspekte der Flussschifffahrt im Deutschordenstaat in Preußen*, in: *Deutsches Schifffahrtsarchiv* 34, 2011, S. 105–115.

## 2. Quellen

Mit Hilfe der Schatz-, Rechnungs-, und Ämterbücher des Deutschen Ordens soll die Frage, ob es in Marienburg und anderen Städten Flusshäfen gab und ob der Orden die eigenen Häfen nutzte, beantwortet werden. Unter den genannten Quellen ist besonders das Ausgaben- und Einnahmehbuch des Hochmeisters des Deutschen Ordens aus den Jahren 1399–1409,<sup>2</sup> die Inventarbücher der Ämter der Komturei in Marienburg<sup>3</sup> und das Marienburger Konventsbuch<sup>4</sup> zu beachten. Besonders wichtig für die angesprochenen Themen ist das Ausgabenbuch des Hauskomturs aus den Jahren 1310–1420.<sup>5</sup> Ergänzende Informationen über die Häfen an der unteren Weichsel und die Weichselschiffahrt sind in den Inventarbüchern einzelner Komtureien enthalten.<sup>6</sup> Die o.g. Quellen enthalten unter anderem Angaben zu den Schiffstypen, die auf der Nogat und Weichsel in dieser Zeit genutzt wurden, zu ihrer Bautechnik und zum Flussschiffahrtsbetrieb. Für die Identifizierung der Schiffer von Marienburg sind die Verzeichnisse der Bürger wichtig, die ihre Besitzungen im Marschenteil des Patrimoniums der Stadt hatten,<sup>7</sup> das erste Schöffenbuch<sup>8</sup> sowie das Annahmehbuch ins Bürgerrecht<sup>9</sup>. Wichtige Informationen über den Marienburger Stadthafen und den Holzhafen lassen sich auch in den Willküren finden, die durch den Stadtrat beschlossen wurden. Die wichtigsten von ihnen stammen aus dem Jahr 1365.<sup>10</sup>

## 3. Häfen

Detlef Ellmers<sup>11</sup> unterscheidet folgende Typen von Anlegestellen, die in den Häfen des mittelalterlichen Europas vorkamen:

---

<sup>2</sup> Erich JOACHIM (Hg.), *Das Marienburger Tresslerbuch der Jahre 1399–1409*, Königsberg 1896 (im Folgenden: MTB).

<sup>3</sup> Walther ZIESEMER (Hg.), *Das Marienburger Ämterbuch*, Danzig 1916 (im Folgenden: MÄB).

<sup>4</sup> Walther ZIESEMER (Hg.), *Das Marienburger Konventsbuch der Jahre 1399–1412*, Danzig 1913 (im Folgenden: MKB); Arthur SIELMANN, *Die Reste des Marienburger Konventsbuches aus den Jahren 1395–1398*, in: ZWG 60, 1920, S. 67–73.

<sup>5</sup> Walther ZIESEMER (Hg.), *Das Ausgabenbuch des Marienburger Hauskomturs für das Jahre 1410–1420*, Königsberg 1911 (im Folgenden: AHM).

<sup>6</sup> Walther ZIESEMER (Hg.), *Das grosse Ämterbuch des Deutschen Ordens*, Danzig 1921 (im Folgenden: GÄB).

<sup>7</sup> *Archiwum Państwowe w Gdańsku* (im Folgenden: APG), 508, 2437.

<sup>8</sup> APG, 508, 1328.

<sup>9</sup> APG, 508, 1787.

<sup>10</sup> *Privilegien bis 1371, sowie der älteste Teil der Willkür*, neue Ausgabe: Klaus CONRAD (Hg.), *Preussisches Urkundenbuch. Politische Abteilung*, Bd. VI, 1: 1362–66, Marburg 1986, Nr. 425, S. 237–240; sowie R. PHILIPPI (Bearb.), *Preussisches Urkundenbuch. Politische Abteilung*, Bd. I, 2: *Bildung des Ordenstaats*, Königsberg 1909; erste Redaktion der alten Stadtwilküren und Teile der zweiten bei Johannes VOIGT, *Geschichte Marienburgs*, Königsberg 1824, Nr. VI, S. 524–535.

<sup>11</sup> Detlev ELLMERS, *Frühmittelalterliche Handelsschiffahrt in Mittel und Nordeuropa* (Offa-Bücher 26), Neumünster 1972, S. 151 f.

- a) hölzerne Wand in einem gewissen Winkel in den Boden eingerammt, gebaut aus hölzernen Pfosten und am Ufer befestigten Konstruktionen. Die Konstruktion verlief ununterbrochen parallel zum Wasser. Die Schiffe konnten in einer Reihe aneinander festmachen. Die Überreste solch einer Konstruktion hat es in Thorn gegeben.<sup>12</sup>
- b) einzelne Landestege aus Holz, senkrecht zum Wasser gelegen. An ihrem Kopfteil konnte ein Schiff festmachen. Je höher die Anzahl der Schiffe war, desto mehr Stege gab es. Die Beispiele für diese Konstruktionen stammen aus den mittelalterlichen Häfen in Uppsala und Bergen.
- c) ein komplizierter Typ der Stege, senkrecht zum Ufer gelegen, die sich in kleinere Stege verzweigen und parallel zum Ufer verlaufen. Die älteste Seebrücke dieses Typs wurde im mittelalterlichen Kalmar gefunden.
- d) gemischter Typ: befestigtes Ufer des Typs a), von dem hinaus einzelne Stege des Typs b) auslaufen
- e) einfache Anlegestellen an Pfosten. Manchmal waren das drei miteinander am Kopfstück mit einem Reifen verbundene Poller, an denen die Schiffe lagen. Zu den Pfosten führten vom Land hinaus schmale Laufbrücken.

Es besteht beispielsweise kein Zweifel, dass der Hafen des Deutschen Ordens in Marienburg anfänglich zum ersten Typ gehörte. Seine Entwicklung war mit dem Ausbau des Schlosses Marienburg und vor allem mit der Errichtung der Speicher an der Nogat verbunden. In mittelalterlichen Städten wurden günstig am Flussufer gelegene Stellen gewählt, an denen Lagerhäuser entstanden. Allgemein wurden diese als Speicher bezeichnet. In diesem Zusammenhang kann man die These aufstellen, dass das Funktionieren der Speicher am Ufer das Bestehen der Anlegestellen bedingte. Mit solch einer Situation hatte man es auch in Marienburg zu tun.

#### 4. Der Stadthafen

Unter der Bezeichnung „Stadthafen“ verstehen wir ein befestigtes Flussufer mit Infrastruktur, das die Funktion des Güterausstauschs erfüllte. Im Unterschied dazu wurden im Fischereihafen in der Regel nur Boote festgemacht und Kleinhandel betrieben.

Für einen effizienten Fährverkehr musste es an den beiden Seiten des Flusses Anlegestellen geben, vielleicht in Form von einfachen Landungsstegen. Während der Regierungszeit von Dietrich von Altenburg (1335–1341) verlor der Fährverkehr in Marienburg an Bedeutung in Folge des Baus der Brücke über die Nogat, die das Fährort mit dem gegenüberliegenden Ufer des Flusses verband. Sie erleichterte die Kommunikation auf dem Handelsweg zwischen Marienburg und Dirschau. Das Baudatum der Brücke im Jahr 1340 wird in einer Chronik erwähnt: *Hoc tempore construxit idem*

---

<sup>12</sup> Heinz STOOB, Über Hafengestalt und Hafenbetrieb in der hansischen Wirtschaft, in: HGBll. 106, 1988, S. 19–40, hier S. 32.

*magister pontem unum trans flumen Nogot prope Marienburg [...]*<sup>13</sup> Im besprochenen Zeitraum hatten Brücken in Häfen von Städten wie Elbing oder Thorn einen speziellen beweglichen Teil, der es ermöglichte, dass Schiffe mit Masten durchfahren konnten. So konnten auch durchfahrende Schiffe kontrolliert und Gebühren erhoben werden. In Königsberg gab es einige solcher Brücken. Dass es keine Angaben in den Quellen des Deutschen Ordens über eine ähnliche Brückenkonstruktion in Marienburg gibt, lässt den Schluss zu, dass die dortige Brücke ausreichend hoch war, so dass die Flussschiffe unter der Brücke durchfahren konnten. Das ist umso wahrscheinlicher, als der Großteil der Weichelschiffe mit dem Strom fuhr und es nicht nötig war, den Mast aufzurichten. Der Segelantrieb wurde bei Fahrten flussaufwärts benötigt. Ausführliche Beschreibungen über die Versuche, die Brücke mit Hilfe von mit leicht brennbarem Material ausgefüllten Schiffen zu verbrennen, finden sich in den erzählenden Quellen aus der Zeit des Dreizehnjährigen Kriegs.

## 5. Schiffe

Um die Schifffahrt auf den Flussgewässern mit wechselnder Tiefe zu erleichtern, wurden im binnenländischen Verkehr verschiedene Typen der Flussschiffe verwendet, die sich voneinander durch unterschiedlichen Tiefgang unterschieden. Man konnte jedoch nicht vermeiden, die Schiffe periodisch schleppen zu müssen, insbesondere flussaufwärts, wobei man spezielle Schleppwege, sogenannte Treidelwege, nutzte. Im Rechnungsbuch der Alten Stadt Elbing wurden 1409 die Ausgaben für die Aufrechterhaltung solch eines Weges *up deme Nogede*<sup>14</sup> aufgezeichnet, d. h. auf der Strecke der Stary Nogat Elbląski. Dies bestätigt die Annahme, dass sich die Schifffahrtsbedingungen auf diesem Fluss immer mehr verschlechterten.

Es gibt Nachweise über häufige Wasserverbindungen auch zwischen der Hauptstadt des Deutschordensstaates und Dirschau.<sup>15</sup> Die Flussschiffe unterhielten Verbindungen zwischen Marienburg und den im oberen Lauf der Weichsel gelegenen Städten Neuburg,<sup>16</sup> Schwetz,<sup>17</sup> Mewe,<sup>18</sup> Kulm,<sup>19</sup> Graudenz<sup>20</sup> und Thorn.<sup>21</sup> Die Ordensführung

---

<sup>13</sup> Theodor HIRSCH (Hg.), Die Chronik Wigands von Marburg, in: *Scriptores rerum Prussicarum*, II, Leipzig 1863, S. 429–622, hier S. 498.

<sup>14</sup> Markian PELECH (Hg.), *Nowa księga rachunkowa starego miasta Elbląga 1404–1414*, Teil 1–2, Warschau u. a. 1987–1989, Nr. 952 und 953 (im Folgenden: NKR); Wiesław Długokęcki, *Port średniowiecznego Elbląga*, in: *Morskie tradycje Elbląga. Przeszłość, teraźniejszość, przyszłość*, hg. von DEMS., Elbląg 1996, S. 19–37, hier S. 22.

<sup>15</sup> AHM, S. 63 und 106.

<sup>16</sup> Ebd., S. 92, 177, 221 und 277.

<sup>17</sup> Ebd., S. 29 und 30.

<sup>18</sup> Ebd., S. 63 und 107.

<sup>19</sup> Ebd., S. 356.

<sup>20</sup> Ebd., S. 1, 29, 141, 142 und 356.

<sup>21</sup> Ebd., S. 29 und 177.



in Marienburg bezog Fische und Holzkohle vom Hof in Szarpawa (Scharpau), dem Ort eines Fischereihafens. Der Hof war am Arm der Wisła Elbląska (der Elbinger Weichsel) im Norden des Großen Werders (Żuławy Wielkie) gelegen. Die Kohle wurde mit einzelnen Schiffen oder mit einer kleinen Flussflottille, die manchmal fünf Schiffe zählte,<sup>22</sup> transportiert. Im Jahre 1411 bezahlte man 2 Mark und 8 Scot für die Beförderung von 40 Last Kohle aus Scharpau nach Marienburg.<sup>23</sup> Der Orden mietete manchmal die Schiffe zur Beförderung der Kohle in Elbing. Im März 1415 bezahlte man 3 Mark und 9 Schilling für die Miete eines entsprechenden Schiffes *do man kolen us der Scharffaw brochte ken Marienburg*.<sup>24</sup> Der Personentransport wird für das Jahr 1399 nachgewiesen, als im Mai den Fischern, *die den meister obir das wasser in die Scharffaw furten*, ½ Mark gezahlt wurde.<sup>25</sup>

Regelmäßig wurden die Schiffe und Fähren ans Ufer gezogen, geteert, mit Moos abgedichtet, nach der Reparatur ins Wasser gebracht, außerdem wurde aus ihnen Wasser entfernt und die alten, nicht mehr betriebsfähigen Schiffe wurden entkernt. Der Dichtungswerkstoff wurde zwischen den Bekleidungsplanken mit Hilfe von hölzernen Latten und Klammern, *syntele* genannt, befestigt. Im Mai 1417 bezahlte man 8 ½ Mark und 2 Scot für *51 ½ schok sintel zcu machen cum nuewen schiffe*.<sup>26</sup> In der Werft konnten auch kleine Einbäume gebaut werden. Die Bootsbauer stellten des Weiteren Elemente der Ausrüstung her, z. B. Ruder und Masten. Die Seiler versorgten die Schiffe mit dem Tauwerk.<sup>27</sup> Die archäologischen Funde der Binnenschiffe aus der Zeit vom 13. bis zum 15. Jh., die in letzter Zeit im Weichseldelta entdeckt wurden, bestätigen, dass die Schiffe auf die gleiche Weise gebaut wurden, wie sie in den Quellenüberlieferungen beschrieben ist.<sup>28</sup>

Die Schiffe, die zur Deutschordensflotte in Marienburg gehörten, wurden in den Inventarbüchern des Hauskomturs aus den Jahren 1387, 1398, 1402, 1408 erwähnt.<sup>29</sup>

<sup>22</sup> Ebd., S. 27.

<sup>23</sup> Ebd., S. 24, 29 passim.

<sup>24</sup> Ebd., S. 165.

<sup>25</sup> MTB, S. 26.

<sup>26</sup> Ebd., S. 277–278; Zu den Klammern (*syntele*) und ihrem Einsatz durch die mittelalterlichen Schiffer in Nordeuropa siehe Karel VLIERMAN, „Van Zintelen, van Zintelroeden ande Moszen...“ Een breeuwmethode als hulpmiddel bij het dateren van scheepswrakken uit de Hanzetijd (Scheepsarcheologie I, Flavovericht 386), Lelystad 1996, S. 49–54.

<sup>27</sup> MKB, S. 128, 148, 182, 329, 350 passim.

<sup>28</sup> Waldemar OSSOWSKI, Marek KRĄPIEC, Niektóre zagadnienia szkutnictwa średniowiecznego na przykładzie wraka z Kobylej Kępy, in: Przegląd Archeologiczny 49, 2001, S. 85–101, hier S. 88–91; Bruno EHRlich, Erich STEEGMANN, Der Fund eines alten Flussschiffes bei Elbing, in: Elbinger Jahrbuch 3, 1923, S. 152–163; M. PROSNAK, Statek Śródlądowy z Elbląga, in: Przegląd Archeologiczny 45, 1980, S. 98–99; J. LITWIN, Tradycyjne szkutnictwo wybrzeży południowej części Zalewu Wiślanego, in: Nautologia 28, 1993, S. 36–40. Besprechung der Bautechnik der Schiffe im Weichseldelta im Mittelalter siehe Robert DOMŻAŁ, Medieval shipping in the estuary of the Vistula river. Written sources in the interpretation of archaeological finds, in: Connected by the sea: proceedings of the Tenth International Symposium on Boat and Ship Archaeology, Roskilde 2003, hg. von Lucy Katherine BLUE, Frederick H. HOCKER, Anton ENGLERT, Oxford 2006, S. 217–222.

<sup>29</sup> MÄB, S. 6–8.

Eine Übersicht einzelner Schiffstypen für die aufgelisteten Jahre zeigt die Tabelle 1. In den Inventarbüchern des Hauskomturs nach dem Jahr 1408 finden wir keine Angaben über die Schiffe, dahingegen sind die Rechnungen für den Bau und die Reparatur der Schiffe, Boote und Fähren überliefert.<sup>30</sup> Detlev Krannhals war der Meinung, dass fünf Jahre vor der Schlacht bei Tannenberg die Deutschordensflotte der Weichselschiffe 40 Schiffe zählte, davon war ein Teil privaten Schiffern vermietet. Im Großen und Ganzen verminderte sich die Anzahl der Flotteneinheiten nach dem Jahr 1410 drastisch.<sup>31</sup>

## 6. Schiffstypen und -anzahl im Marienburger Ämterbuch

Für die Getreidebeförderung wurden spezielle Getreideschiffe mit flachem Boden genutzt. Zu den größeren von ihnen gehörten die „Weichselschiffe“ (der Name wurde je nach Quelle synonym mit der Bezeichnung *weichselkahne* verwendet), die ungefähr 20 Last Getreide transportieren konnten.<sup>32</sup> Im Jahr 1387 besaß der Hauskomtur fünf Weichselschiffe. Lotar Weber zählte die „Weichselkähne“ zum ersten, größten Typ der Flussschiffe, die sich durch einen flachen Boden und eine große Länge auszeichneten.<sup>33</sup> Diese Flussschiffe mit flachem Boden hatten niedrige Bordwände und in den meisten Fällen hatten sie einen Segelantrieb, der vor allem während der Fahrt flussaufwärts verwendet wurde. Sie waren mit einem oder mehreren Ankern ausgestattet. Neben dem Steuerruder am Heck konnten sie auch mit kleineren Hilfsrudern, speziellen Steuerrudern, die es erleichterten, seichte Stellen des Flusses zu passieren, und Bootshaken versehen sein.<sup>34</sup> Ihre durchschnittliche Tragfähigkeit betrug zwischen 20 und 30 Last (1 Last = ca. 1870 kg). Die Menge des Frachtguts, das ein Schiff tragen konnte, bestimmte seine Tragfähigkeit. Die Binnenschiffe, darunter Flussschiffe, konnten ca. 20 Last Getreide transportieren. Die Volumeneinheit in Lasten wurde am häufigsten bei der Beschreibung der Schiffsgröße verwendet.<sup>35</sup> Die besprochenen Schiffe wurden vor allem für Handels-, aber auch für Militärzwecke so wie auch

---

<sup>30</sup> AHM, S. 29, 65, 107 u. a.

<sup>31</sup> Detlev von KRANNHALS, Die Rolle Weichsel in der Wirtschaftsgeschichte des Ostens, in: Die Weichsel. Ihre Bedeutung als Strom und Schifffahrtstraße und ihre Kulturaufgaben, hg. von Richard WINKEL (Deutschland und der Osten: Quellen und Forschungen zur Geschichte ihrer Beziehungen 13), Leipzig 1939, S. 103–104.

<sup>32</sup> Den Namen *wyselschiff* erwähnt GÄB, S. 83. 129, 257 passim, der Name *weiselkan* wird erwähnt bei Carl SATTLER (Hg.), Handelsrechnungen des Deutschen Ordens, Leipzig 1887 (im Folgenden: HRDO), S. 65, 83, 114 passim, in beiden Fällen geht es sicherlich um große Schiffe, die auf der Weichsel eingesetzt wurden.

<sup>33</sup> Lotar WEBER, Preussen vor 500 Jahren in kulturhistorischer, statistischer und militärischer Beziehung nebst Special-Geographie, Danzig 1878, S. 220.

<sup>34</sup> HRDO, S. 65; MTB, S. 184 und 399; siehe auch Edward ŁUCZYŃSKI, Staropolskie słownictwo związane z żeglugą w XV i XVI wieku, Danzig 1986, S. 223.

<sup>35</sup> Thomas WOLF, Tragfähigkeiten, Ladungen und Maße im Schiffsverkehr der Hanse: vornehmlich im Spiegel Revaler Quellen (QDHansGesch N.F. 31), Köln 1986, S. 23, 69 passim.

Jahr	Schiffstyp					
	(Weichsel)schiff	<i>nassute</i>	<i>kalkschiff</i>	<i>koleschiff</i>	<i>holzprom</i>	<i>stromkan</i>
1387	5	8	1	1	2	3
1398	9	–	–	–	–	–
1402	8 (davon 2 alte)	–	–	–	–	–
1408	6	–	–	–	–	–

Tab. 1: Schiffsarten und -anzahl, die im Marienburger Ämterbuch erwähnt werden. Quelle: MÄB, S. 6–8.

bei Wasserbauarbeiten genutzt. Die Rechnungen des Großschäffers in Marienburg enthalten Angaben über den Preis und die Ausstattung der Weichselschiffe. Im Jahr 1417 kostete ein „Weichselkahn“ mit einer Tragfähigkeit von 21 Last 34 Mark.<sup>36</sup>

Zur Beförderung von Getreide konnten auch die Schiffe eingesetzt werden, die *nassute* hießen. Im Jahr 1387 besaß der Marienburger Hauskomtur sogar acht *nassute*. Laut dem Wörterbuch der preußischen Sprache von Ferdinand Nesselmann ist *Nassute* ein leichtes, kleines Transportschiff, dessen Namen auf litauische Herkunft hinweist.<sup>37</sup> Aus dem Jahr 1401 stammt die Rechnung des Marienburger Schatzmeisters mit einer Bezahlung für *den Prussen, dy zwu nassuthen brochten von Sameland*. Die Schiffe mussten nach Krakau weitergeleitet werden.<sup>38</sup>

## 7. Schifferzunft in Marienburg

Ein grundsätzliches Problem im Hinblick auf die Geschichte der Schifffahrt von Marienburg ist die Feststellung, wann die Schifferzunft in der Stadt gegründet wurde. Auf Grundlage der Verordnung vom Jahr 1390 für die Städte an der Weichsel, darunter auch Marienburg, über die Entrichtung von regelmäßigen Gebühren durch die „Bruderschaft der Weichselfahrer“ können wir annehmen, dass es in der Stadt eine Gruppe der Flussschiffer bereits in der zweiten Hälfte des 14. Jhs. gab. Davon, dass sie bereits vor 1390 existierte, zeugt eine Formulierung über die Bestimmung des gesammelten Geldes für die Organisation der Treffen an Weihnachtsabenden und von Gottesdiensten, so wie es seit langem gang und gäbe war.<sup>39</sup>

Dafür, dass es im Mittelalter solch eine Bruderschaft gab, spricht auch die Erwähnung im Marienburger Schöffenbuch im Jahr 1444, die die Bruderschaft

<sup>36</sup> HRDO, S. 65.

<sup>37</sup> Ferdinand NESSELMANN, *Thesaurus linguae Prussicae*, Berlin 1873, S. 110.

<sup>38</sup> MTB, S. 98.

<sup>39</sup> Carl Peter WOELKY usw. (Hg.), *Codex diplomaticus Warmienses oder Regesten und Urkunden zur Geschichte Ermlandes*, Mainz u. a. 1860–1935, Bd. III, Nr. 248: *damete stende halde mit vigilien und mit messin. als is von aldirts ist begriffen und gahalden*; Original des Dokuments APG, 368/ I, 34.

der Schiffsleute erwähnt.<sup>40</sup> Die Marienburger Schiffsleute werden auch im dritten Schöffebuch im Jahr 1482 genannt.<sup>41</sup>

Für die Flussschiffer an der Weichsel galten die allgemeinen Verordnungen, die durch den Deutschordensstaat in Marienburg zum ersten Mal im Jahr 1375 erlassen wurden.<sup>42</sup> In den Satzungen der Marienburger Zünfte aus dem 16. und 17. Jh. gibt es keine Angaben über die Schifferzunft.<sup>43</sup>

Der erste durch die Quellen bestätigte Marienburger Schiffer *Vette Mattias, nauta de Marienburg*, taucht im Gerichtsbuch der Stadt Kulm im Jahr 1396 auf.<sup>44</sup> Zweifellos können wir Mikołaj (Nikolaus) Nymsgarn als einen Schiffer aus Marienburg erwähnen. Als Inhaber der bürgerlichen Rechte wird er im Jahr 1419 im Buch der Annahmen ins Bürgerrecht erwähnt.<sup>45</sup> Nymsgarn taucht auch zweimal in Rezessen der Stände- und Städtetage im Deutschordensstaat im Jahr 1442 auf. Zusammen mit einem anderen Schiffer Peter Kobir (Bobir), auch ein *burger zu Marienburg*, erhielten sie das Verbot, Schiffe nach Bromberg (Bydgoszcz) zu verkaufen.<sup>46</sup> Ein weiteres Mal findet sich der Name des Schiffers Nymsgarn in der Liste der Grundbesitzer im Werder aus der ersten Hälfte des 15. Jhs.<sup>47</sup> Eine andere Quelle, das Schöffebuch aus Marienburg, erwähnt Nymsgarn im Jahr 1445, als dieser bekannt gibt, dass er Bartusch, einem Schiffer aus Elbing, 51 Mark für ein Schiff schuldig ist.<sup>48</sup>

Ein anderer Schiffer, der in den Quellen genannt wird, war Tomasz (Thomas) Greyffczu. Auch auf ihn bezog sich das Verbot, ein Schiff nach Polen zu verkaufen.<sup>49</sup> Im Jahr 1436 wird in Marienburg Hartwig Sameland erwähnt, dem das durch den Schiffer aus Schwetz Florian Kuschneke gepachtete Schiff gehörte.<sup>50</sup> Sameland war kein Schiffer. In den Jahren 1431 und 1435 war er Bürgermeister von Marienburg.<sup>51</sup> Es ist wahrscheinlich, dass er als eine finanziell gut ausgestattete Person ein Weichselschiff besitzen konnte, das er verpachtete. Der Marienburger Schiffer Kusche wird am häufigsten in den Quellen in der ersten Hälfte des 15. Jhs. erwähnt.<sup>52</sup>

---

<sup>40</sup> APG, 508, 1328, S. 170.

<sup>41</sup> APG, 508, 1330, S. 5 und 79.

<sup>42</sup> Max TOEPPEN (Hg.), Acten der Ständetage Preussens unter der Herrschaft des Deutschen Ordens, Bd. I, Leipzig 1874, S. 35 (im Folgenden: ASP).

<sup>43</sup> APG, 508, 262.

<sup>44</sup> Carl August LÜCKERATH, Friedrich BENNINGHOVEN (Hg.), Das Kulmer Gerichtsbuch 1330–1430, Köln u. a. 1999, S. 217.

<sup>45</sup> APG, 508, 1787.

<sup>46</sup> ASP II, hg. von Max TOEPPEN, Leipzig, 1880, S. 389 und 498.

<sup>47</sup> APG, 508, 2437, S. 60.

<sup>48</sup> APG, 508, 1328, S. 152.

<sup>49</sup> ASP II, S. 390.

<sup>50</sup> APG, 508, 1328, S. 96.

<sup>51</sup> Wiesław DŁUGOKĘCKI, Elita władzy, Elita władzy miasta Malborka w średniowieczu, Malbork 2004, S. 37, 38 passim.

<sup>52</sup> AHM, S. 63, 92, 106, 107, 127, 142 und 177.

Die Mannschaft eines Flussschiffs bezeichnete man als *schiffskinder*<sup>53</sup> oder *schiffleute*<sup>54</sup>. In der Stromschifffahrt in der besprochenen Region kam es manchmal vor, dass die Mannschaft aus Marienburg zu Lande nach Danzig gesandt wurde und erst hier in ein Schiff einstieg, das mit Gütern flussaufwärts fuhr.<sup>55</sup> Die Größe der Mannschaft hing von der Größe des Schiffs ab. Im April 1416 transportierten 26 Seeleute den Hochmeister nach Memel.<sup>56</sup> Außer der üblichen Arbeit während der Schifffahrt beschäftigte sich die Schiffsmannschaft mit der Beladung und Entladung der Güter, wofür sie extra bezahlt wurde. Für die Beförderung von 2 Last Bier aus Elbing nach Marienburg bekam der Schiffer im Jahr 1411 ½ Mark und 2 Schilling.<sup>57</sup>

Zu der Schiffsmannschaft gehörten Steuerleute. Sie werden in Marienburg in den Jahren 1411, 1412, 1413 und 1418 erwähnt.<sup>58</sup> Sie wurden so wie die Mannschaft für konkrete Frachten angeworben. Der Schiffer Krippe *nam sein stuwerman vor eyn schiffkolen czu holen*.<sup>59</sup> Den Bootsmann nannte man *houptman* oder *plateman*.<sup>60</sup> Er war der Vorgesetzte der Seeleute. Im Jahr 1411 wird in Marienburg Arnold als *houptman* erwähnt.<sup>61</sup> Die Pflichten und Privilegien des Schiffers, Steuermanns, Bootsmanns auf dem Flussschiff wurden ausführlich durch das Weichselschifffahrtsrecht (*Wyselvare recht*) bestimmt, das in Marienburg durch die Ordensführung im Jahre 1376 festgelegt wurde.<sup>62</sup> Es bestimmte die Hierarchie auf dem Schiff, die Strafen für Pflichtversäumnisse während der Schifffahrt und die Pflichten in Bezug auf die zu transportierenden Güter, z. B. beim zugefrorenen Fluss.

## 8. Zusammenfassung

Die Analyse des Problems der Schifffahrt und der Häfen von Marienburg führt zu der Schlussfolgerung, dass hier im Mittelalter ein Stadthafen existierte, der vielleicht mit dem Fischereihafen verbunden war. Das überlieferte Quellenmaterial bestätigt die These, dass es in der Nähe der Stadt Weichsellstatten einen separaten Holzhafen mit spezialisiertem Bedienungspersonal gab.

Der Marienburger Hafen spielte keine große Rolle und war kein so wichtiges Handelszentrum wie z. B. der Hafen in Thorn. Es wurden hier eher geringe Frachtmengen umgeschlagen, die den laufenden Bedürfnissen der Einwohner dienen. In der Stadt

---

<sup>53</sup> MTB, S. 354 und 492.

<sup>54</sup> ASP I, S. 76, 86 passim.

<sup>55</sup> AHM, S. 69.

<sup>56</sup> Ebd., S. 221.

<sup>57</sup> MKB, S. 250.

<sup>58</sup> AHM, S. 14, 24, 64, 88, 112 und 313.

<sup>59</sup> Ebd., S. 88.

<sup>60</sup> MTB, S. 184.

<sup>61</sup> Ebd., S. 23.

<sup>62</sup> ASP I, S. 35, 38–40, 74–76 passim.

wohnten die Schiffer, die ihre Schiffe behelfsmäßig auch der Ordensführung vermieteten. Die Funktion des Schiffers wurde auch manchmal von Fischern ausgeübt.

Die einzigen Überlieferungen über die Schiffe an der Weichsel stammen aus den Inventarbüchern der Ämter der Marienburger Komturei. Angesichts des Quellenmaterials zum Thema Schifffahrt und Häfen in Marienburg bestätigt sich die These, dass das Bestehen der Flusshäfen mit der Gründung von Lagerplätzen an den Flussufern, aus denen die Massengüter zu Wasser befördert wurden, eng verbunden war.

Einer ausführlichen Analyse bedarf die Frage des Baus von Schiffen des Deutschen Ordens sowie des Betriebs der Werft an der Marienburg. Aufschlussreich werden dabei sicherlich die archäologischen Quellen sein, die mit dem Bau der Binnenschiffe im Delta der Weichsel im Mittelalter verbunden sind.

# Salz-Wasser. Wasserbau und Schifffahrt im Hinterland zwischen Hamburg, Lübeck und Lüneburg

Niels Petersen

## 1. Zwischen Hamburg, Lübeck und Lüneburg

Im späten 15. Jh. war die Verbindung zwischen den Häfen von Hamburg und Lübeck für den west-östlichen Warenaustausch noch immer von großer Bedeutung. Für den Warenverkehr nach Mittel- und Süddeutschland besaß darüber hinaus Lüneburg weiterhin die Rolle eines Verteilungszentrums.<sup>1</sup> Es verwundert daher nicht, dass gerade im Dreieck dieser drei Städte die Verkehrsinfrastruktur besonders dicht und gut reglementiert war. Dabei handelt es sich bei den Landwegen und Wasserstraßen um ein integriertes System des Warentransports, in dem Länden und Häfen als Übergänge zwischen beiden Formen fungierten. Wo es möglich war, scheint man die Flüsse bevorzugt zu haben. Hier war der Transport sicherer und die Geschwindigkeit berechenbarer, zudem ließen sich größere Warenmengen auf einmal verschieben. Dies verleitete zu der pauschalen Aussage, die Wasserwege seien per se die Hauptverkehrsträger im Mittelalter gewesen.<sup>2</sup> Dies soll hier nicht thematisiert werden, es gilt jedoch zu berücksichtigen, dass neben den Flüssen die Straßen erhebliche Verkehrslasten bewältigt haben und der Wasserweg nur eine Option war. Zudem konnte auf dem Wasser der Verkehr eben nur dem Verlauf der Flüsse folgen, in der Regel war dies eine Süd-Nord-Richtung. Es steht daher zu vermuten, dass mindestens der Ost-West-Verkehr vornehmlich über Land abgewickelt wurde (oder über See, wo sich dies anbot). Ein Kriterium für die Wahl des Transportmediums ist hierbei sicherlich vor allem die Ökonomie gewesen. Zu betrachten stehen hier die Flüsse, vornehmlich im 15. und frühen 16. Jh., auf denen sich der Verkehr zwischen den

---

<sup>1</sup> Hans-Jürgen VOGTHERR, Hansischer Warenverkehr im Dreieck Lübeck-Hamburg-Lüneburg, in: HGBll. 123, 2005, S. 171–188, hier S. 172 f. und 187 f.

<sup>2</sup> So z. B. Detlev ELLMERS, Wege und Transport: Wasser, in: Stadt im Wandel. Kunst und Kultur des Bürgertums in Norddeutschland 1150–1650, Bd. 3, hg. von Cord MECKSEPER, Stuttgart 1985, S. 243–255. Dies schränkt Sascha BÜTOW, Straßen im Fluss (Studien zur brandenburgischen und vergleichenden Landesgeschichte 18), Berlin 2015, S. 25–36, kritisch ein in Bezug auf Ralf MOLKENTHIN, „... erlauben wir, die Ruhr bis zum Kloster mit dem Schiff zu befahren ...“. Mittelalterliche Binnenschiffe auf der Ruhr und anderswo, in: Märkisches Jahrbuch für Geschichte 105, 2005, S. 7–32.

Städten Hamburg, Lübeck und Lüneburg bewegte. Hierzu zählen Ilmenau, Alster und Trave sowie Stecknitz und Delvenau, ergänzend sei noch die Schaale genannt. Die Elbe sei hier als großer Fluss weitgehend ausgespart.<sup>3</sup> Dabei sollen die technischen Details wie Maße und Schleusen nicht im Vordergrund stehen, dies lässt sich an anderer Stelle nachlesen.<sup>4</sup> Vielmehr soll im Vergleich die Frage nach dem Umgang mit dem Fluss, vor allem zu Beginn bei der Schiffbarmachung gestellt werden: Wer waren die Initiatoren? Wofür wurde Geld ausgegeben? Woraus flossen Mittel zurück, als Beispiele seien hier Zoll und Schleusengebühren genannt? Die Nutzung der Flüsse im Schiffsverkehr wird unter zwei Aspekten angesprochen: Wie war der Schiffsverkehr organisiert? Gab es Konflikte um die Nutzung? Aus den Fragen nach Entstehung, Unterhalt und Nutzung der kleinen Flüsse im Verkehrsgebiet der drei Hansestädte ergeben sich Hinweise auf die jeweilige Motivation für deren teuren Unterhalt, ergänzten sie doch letztlich ‚nur‘ die bereits vorhandenen Landwege.

## 2. Ilmenau

Eine der bekanntesten Verbindungen in dieser Region ist der Transportweg des Lüneburger Salzes nach Lübeck. Hieraus ergibt sich der Titel des Beitrags, wenngleich deutlich wird, dass hier keineswegs nur Salz transportiert wurde.<sup>5</sup> Die Lüneburger Saline erlebte den Höhepunkt ihrer Produktivität im 14. Jh. und hat dies bekanntlich zu einem nicht unbeträchtlichen Teil den sich verdichtenden Handelsbeziehungen in Nordeuropa und insbesondere Lübecks Bedeutung als Umschlagplatz zu verdanken.<sup>6</sup> Die im 13. Jh. in Schonen auftauchenden Lübecker Händler brachten vermutlich Lüneburger Salz zur Konservierung des Herings mit, der wiederum über Lübeck und Lüneburg ins Hinterland verteilt wurde.<sup>7</sup> Hierdurch erhielten die noch heute als Alte Salzstraße bezeichnete Strecke zwischen Lübeck und Lauenburg bzw. Geesthacht sowie der Weg von Lüneburg über Lüdershausen nach Artlenburg eine verkehrstechnisch zentrale Bedeutung. Ein nennenswerter Transport über die Ilmenau fand vor der Mitte des 14. Jh.s vermutlich nicht statt. Zuvor war es ohnehin nötig gewesen,

<sup>3</sup> Sie wird im Beitrag von Ortwin Pelc in diesem Band eingehender dargestellt.

<sup>4</sup> Siehe die Nachweise in den entsprechenden Abschnitten zu den einzelnen Flüssen.

<sup>5</sup> Für 1388 rechnet Harald Witthöft mit einer Frachtmenge an Salz auf der Ilmenau von ca. 17 ½ Tonnen pro Schiff, um 1560 um die 30 Tonnen Kapazität: Harald WITTHÖFT, *Die Lüneburger Saline. Salz in Nordeuropa und der Hanse vom 12.–19. Jahrhundert. Eine Wirtschafts- und Kulturgeschichte langer Dauer* (De Sulte 22), Rahden (Westf.) 2010, S. 140. Die Zollrolle von 1495 in DERS., *Das Kaufhaus in Lüneburg als Zentrum von Handel und Faktorei, Landfracht, Schifffahrt und Warenumschlag bis zum Jahre 1637*, Lüneburg 1962, S. 242 ff. und bei VOGTHERR, *Hansischer Warenverkehr* (wie Anm. 1), S. 186 f. zeigen, dass aus Lübeck Stockfisch, Kupfer und Leder sowie Hering in Lüneburg einliefen, während Eisen, Laken und Wolle Lüneburg nach Norden verließen.

<sup>6</sup> Aus den zahlreichen Publikationen zur Lüneburger Saline seien zwei genannt: Luise ZENKER, *Zur volkswirtschaftlichen Bedeutung der Lüneburger Saline für die Zeit von 950–1370* (Forschungen zur Geschichte Niedersachsens 1, H. 2), Hannover 1906; WITTHÖFT, *Lüneburger Saline* (wie Anm. 5).

<sup>7</sup> Carsten JAHNKE, *Das Silber des Meeres. Fang und Vertrieb von Ostseehering zwischen Norwegen und Italien (12.–16. Jahrhundert)* (QDhG N.F. 49), Köln u. a. 2000, S. 179 und 244–246.



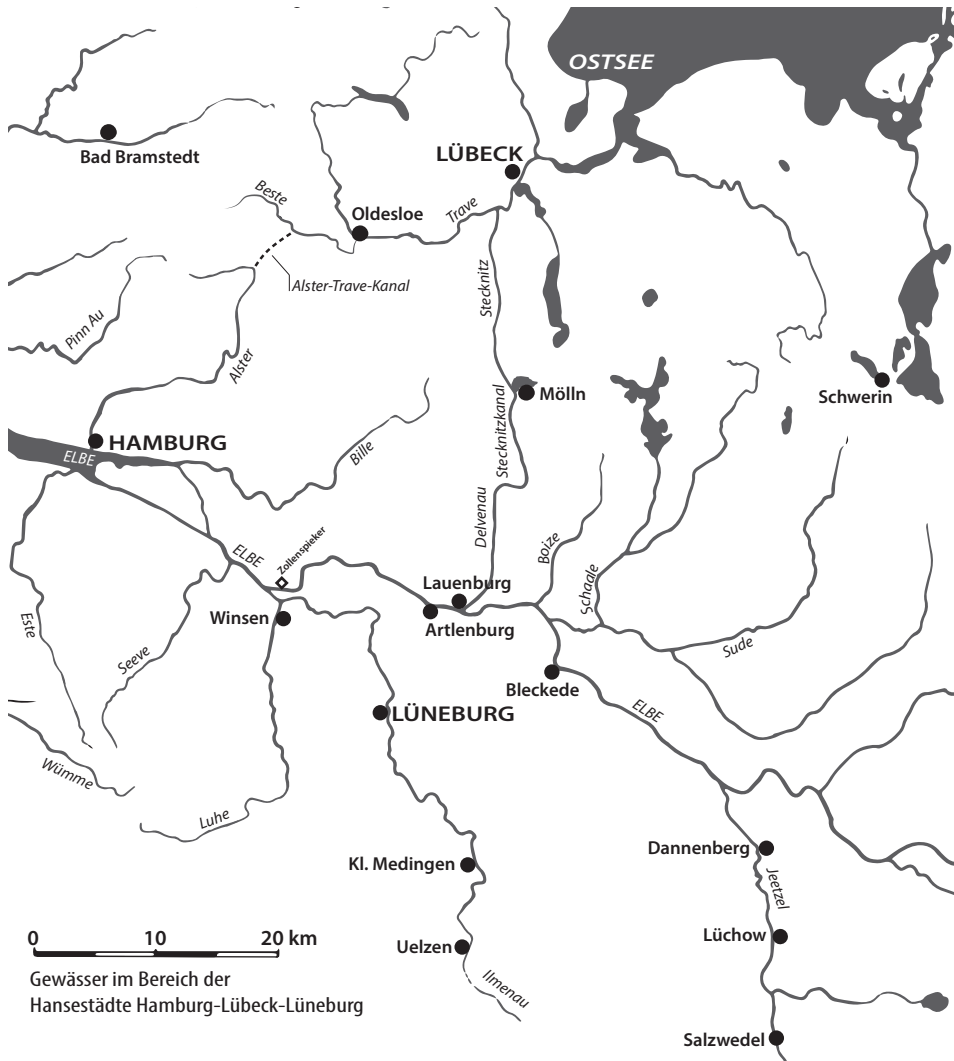


Abb. 1: Alles geht über die Elbe: Wasserwege zwischen Hamburg, Lübeck und Lüneburg (Karte: N. Petersen).

die Schiffbarkeit des Flusses herzustellen und nachhaltig zu gewährleisten. Auf dem Unterlauf der Ilmenau kümmerte sich der Lüneburger Rat hierum bereits 1322, wie aus in den Kämmereirechnungen verzeichneten Baggerarbeiten hervorgeht.<sup>8</sup> Am Oberlauf erwarb der Lüneburger Rat 1343 die am Fluss gelegenen Mühlen in Bruchtorf und Wichmannsburg vom Kloster Medingen, *so dat men varen mach it water up und nedder sunder hinder over all unsen anschot velich troylen*, also vor allem mit dem Recht, Treidelpfade anzulegen. Hierfür erbat sich das Kloster Zoll vor allem auf das

<sup>8</sup> Christian LAMSCHUS, Die Holzversorgung der Lüneburger Saline in Mittelalter und Früher Neuzeit, in: Recht und Alltag im Hanseraum. Gerhard Theuerkauf zum 60. Geburtstag, hg. von DEMS. et al. (De Sulte 4), Lüneburg 1993, S. 321–334, hier S. 328.

transportierte Holz.<sup>9</sup> Für 1348 ist ein Privileg der Herzöge für die Stadt überliefert, welches den Lüneburgern die freie Schifffahrt auf dem Oberlauf zusicherte. Die Ufer beanspruchten sie jedoch explizit weiterhin für sich.<sup>10</sup> Der Oberlauf der Ilmenau war für die Stadt bis ins 14. Jh. für die Holzeinfuhr aus dem Süden, die ab Uelzen über Flößerei organisiert wurde, von Bedeutung. Der Rat hatte offenbar systematisch dafür gesorgt, dass dies für den Wasserweg rechtlich und besitztechnisch garantiert werden konnte. 1751 erreichte der letzte bedeutende Holztransport die Stadt aus Süden.<sup>11</sup> Zum anderen wurde die Schiffbarkeit auf dem Unterlauf technisch gewährleistet, um die Güterausfuhr zu ermöglichen, hier wird es vor allem das Salz gewesen sein. Der Unterlauf gewann jedoch auch zunehmend an Bedeutung für die Holzeinfuhr vermittelt der Elbe aus Mecklenburg, der Altmark und Preußen. Seit 1367 hatte der Rat das Recht erworben, den Fluss für bestimmte Warengruppen sogar sperren zu können, was im Kontext des städtischen Stapelrechts stehen dürfte.<sup>12</sup>

Seit dem Ende des 14. Jh.s ist überliefert, dass sich die sogenannten Eichenschiffer für den Salztransport auf der Ilmenau bereits organisiert hatten. Eine zweite Gruppe, die erst 1458 erstmals genannten Böter, versahen später vornehmlich den Liniendienst nach Hamburg. Von einem Schifffahrtsmonopol dieser Gruppen lässt sich allerdings noch nicht sprechen, wohl aber waren sie spätestens am Ende des 15. Jh.s vom Rat lizenziert.<sup>13</sup>

Ein Katalysator für den Zugriff der Stadt auf den Fluss waren zweifellos die negativen Erfahrungen in zwei Kriegen, dem Erbfolgekrieg von 1370 bis 1373 mit Nachwehen 1388 sowie dem Satekrieg 1396.<sup>14</sup> In beiden sah die Stadt Kämpfe in ihrem unmittelbaren Umland. Während des Satekriegs wurde die Ilmenau bei Winsen von den Herzögen von Braunschweig und Lüneburg gesperrt, indem neben dem Aufbringen von Salzschiffen zwischen Lüneburg und der Elbe auch Pfähle in die Fahrrinne gesetzt wurden. Die Lüneburger zogen daraufhin mit befestigten Schiffen und bewaffneter Hilfe aus Hamburg und Lübeck aus und konnten diese Hindernisse

<sup>9</sup> Wilhelm Friedrich VOLGER (Bearb.), *Urkundenbuch der Stadt Lüneburg*, 3 Bde., Lüneburg 1872–1877 (im Folgenden: UBSStLü), hier Bd. 1, Nr. 410 (1343 August 9).

<sup>10</sup> Hans F. G. J. SUDENDORF (Bearb.), *Urkundenbuch zur Geschichte der Herzöge von Braunschweig und Lüneburg und ihrer Lande*, 11 Bde., Hannover 1859–1883, hier Bd. 2: Vom Jahre 1343 bis zum Jahre 1356, S. LIX; UBSStLü 1, Nr. 439 (1348 März 11). Vgl. auch Niels PETERSEN, *Die Stadt vor den Toren. Lüneburg und sein Umland im Spätmittelalter* (Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Niedersachsen und Bremen 280), Göttingen 2015, S. 343–348.

<sup>11</sup> Martin ECKOLDT, *Schifffahrt auf kleinen Flüssen: 4. Nebenflüsse der Elbe*, in: DSA 10, 1987, S. 7–35, hier S. 11 f.

<sup>12</sup> Der Stapelzwang auf Lüneburg, der für den gesamten Verkehr im Fürstentum Lüneburg galt, führte dazu, dass sämtliche über Land geführten Güter in Richtung Norden die Stadt durchliefen und hier vermutlich zum Teil für den Weitertransport auch auf Binnenschiffe umgeladen wurden.

<sup>13</sup> Harald WITTHÖFT, *Lüneburger Schiffer-Ämter*, in: LünebBl. 9, 1958, S. 73–100, hier S. 76 f.

<sup>14</sup> Ernst SCHUBERT (Hg.), *Geschichte Niedersachsens. Bd. 2. Teil I: Politik, Verfassung, Wirtschaft vom 9. bis zum ausgehenden 15. Jahrhundert* (Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Niedersachsen und Bremen 36), Hannover 1997, S. 755–782.

erfolgreich wieder entfernen.<sup>15</sup> Der Lübecker Chronist Detmar oder einer seiner Fortsetzer mag versehentlich statt Ilmenau Delvenau geschrieben haben, als er in demselben Jahr 1396 die Sperrung des Flusses durch mit Steinen beladene versenkte Schiffe notiert, zu deren Räumung aus Hamburg und Lübeck zügig Hilfe geschickt wurde. Im Ergebnis sind sich die Chronisten einig: *Se makeden enen vryen gank, af unde to to komende, unde vorden up spise to Luneburch unde brochten dat solt hir nedder wedder ane al der heren willen.*<sup>16</sup> Die Herzöge mussten erfahren, dass die freie Schifffahrt auf der Ilmenau ein Anspruch nicht mehr nur Lüneburgs allein, sondern mittlerweile auch der beiden Seestädte geworden war.<sup>17</sup> Im ersten Friedensvertrag, dem Satebrief von 1392 konzidierten sie daher der Stadt noch einmal das Recht auf freie ungehinderte Schifffahrt.

Daran schienen sich ihre Erben ein halbes Jahrhundert später nicht mehr erinnert zu haben. Auf einem Tag in Wilsnack 1443 räumten die zahlreichen Herzöge von Braunschweig und Lüneburg Otto, Friedrich, Heinrich, Wilhelm und Wilhelms Sohn Friedrich ihre noch zahlreicheren Konflikte untereinander aus. Der Braunschweiger Rat hatte kurz zuvor den bereits begonnenen Ausbau der Oker in die Aller aufgrund eines vom Lüneburger Rat durchgesetzten Verbots niederlegen müssen, was zum Ausfall erwarteter Zolleinnahmen für die Herzöge führte.<sup>18</sup> Möglicherweise verfielen sie deshalb auf die Idee, auf der Unterilmenau einen Zoll auf den Schiffsverkehr zu legen und ihn auf die einzelnen dynastischen Linien zu verteilen. Das Zollhaus unmittelbar vor Lüneburgs Toren gegenüber des Klosters Lüne sollte befestigt und bereits die Baustelle mit 400 Gewappneten geschützt werden. Dass man mit Widerstand der Stadt Lüneburg rechnete, erscheint offensichtlich. Tatsächlich erwirkte der Rat der Stadt von König Friedrich III. ein entsprechendes Inhibitorium, woraufhin die Herzöge von ihrem bereits begonnenen Bau abließen. Das unfertige Bauwerk der Zollstätte nutzte die Stadt fortan selbst als Warte.<sup>19</sup> 1471 erhielt die Stadt vom Kaiser dann das Recht, selbst Zoll auf der Ilmenau zu erheben.<sup>20</sup>

---

<sup>15</sup> Theodor MEYER (Bearb.), Die Lüneburger Chronik des Propstes Jakob Schomaker, Lüneburg 1904, S. 35 f.

<sup>16</sup> Karl KOPPMANN (Bearb.), Die Chroniken der niedersächsischen Städte, Lübeck, Bd. 2 (Die Chroniken der Deutschen Städte 26), Leipzig 1899, S. 87. Dass die Welfen auf dem Gebiet der Askanier in Lauenburg, in dem die Delvenau liegt, tatsächlich so etwas unternommen hätten, ist doch unwahrscheinlich. Zum Graben: In der lateinischen Vorlage wurde ein *aliud fossatum* gegraben, die niederdeutsche Version des Detmar spricht von einem *nye deep*.

<sup>17</sup> PETERSEN, Stadt vor den Toren (wie Anm. 10), S. 407.

<sup>18</sup> Vgl. zur Oker den Beitrag von Henning Steinführer in diesem Band. Zum Konflikt um die Okerschifffahrt: Arnold PETERS, Die Geschichte der Schifffahrt auf der Aller, Leine und Oker bis 1618 (Forschungen zur Geschichte Niedersachsens 4, H. 6), Hannover 1913, S. 5 f., sowie Theodor MÜLLER, Schifffahrt und Flößerei im Flussgebiet der Oker (Braunschweigische Werkstücke 39), Braunschweig 1968, S. 40–46.

<sup>19</sup> PETERSEN, Stadt vor den Toren (wie Anm. 10), S. 407–409.

<sup>20</sup> WITTHÖFT, Schiffer-Ämter (wie Anm. 13), S. 74.



Abb. 2: Schauplätze der Ilmenauschiffahrt im 14. und 15. Jh. (Karte: N. Petersen).

1392 hatte der Lüneburger Rat im ersten Satevertrag von den Herzögen das Recht erhalten, Gewässer in die Ilmenau zu leiten, um den für die Schiffbarkeit nötigen Wasserstand zu erhalten. Fischwehre sollten so geöffnet werden können, dass die Schifffahrt dadurch nicht beeinträchtigt wird. Mit dem endgültigen Ende der Auseinandersetzungen um die Sate im Jahr 1407 besaß die Stadt nun schließlich die wasserbauliche Verfügung über den gesamten Fluss und darüber hinaus die Erlaubnis selbst neue Wasserwege zur Elbe anzulegen. Den Fluss für die Salzschiffe befahrbar zu erhalten, scheint bei stetig wachsendem Tiefgang der Gefährte eine teure Angelegenheit gewesen zu sein. Nicht nur das Ausbaggern der Fahrrinne, sondern auch die Uferbefestigung waren beständige Ausgabeposten im städtischen Haushalt. Sie wurden in konsequentem Sachzusammenhang ab den 1430er Jahren aus der Kasse der Saline bestritten. Während die städtischen Bauherren die Anlagen im innerstädtischen Hafen

unterhielten, hatte der Sodmeister als Leiter der Saline die Kosten für die Arbeiten außerhalb der Stadt zu zahlen. 1434 wurden für diesen Zweck 550 Mark im Salinenhaushalt verbucht, eine beeindruckende, jedoch offenbar auch einmalig hohe Summe. In regulären Jahren verausgabte man zwischen 50 und 150 Mark.<sup>21</sup> Der Sodmeister bezahlte darüber hinaus den Aumeister, der die Arbeiten am Fluss zu beaufsichtigen hatte und der den Auherren, einem Gremium aus Sodmeister, Ratsherren, Schiffern und Sülffmeistern unterstand.<sup>22</sup> Mit ihnen unternahm der Aumeister auf seinem Prahm regelmäßige Fahrten, um problematische Stellen zu besehen. Lüneburg war wasserbautechnisch zum Schutz der eigenen Schifffahrt auch auf der Elbe aktiv. 1436 kaufte der Rat gemeinsam mit dem Hamburger Rat ein Fischwehr bei Hoopte an der Ilmenaumündung, um es abzurechen, im selben Jahr wurde mit Einverständnis des Lauenburger Herzogs ein Wehr bei Schwinde abgerissen.<sup>23</sup>

Der Unterlauf mit der Mündung in die Elbe erwies sich als neuralgische Stelle, weil der Strom hier merklich nachließ und oft zu wenig Wasser führte. Deshalb scheinen die Lüneburger schon früh darauf verfallen zu sein, einen Kanal zu errichten, um den Weg zur Elbe abzukürzen. Einer der konkreten Auslöser hierfür war vermutlich der Zoll, den Hamburg und Lübeck nach der Einnahme Bergedorfs 1420 in Esslingen, eben den Zollenspieker, aufrichteten. Zuvor hatte es eine Vereinbarung zwischen Lüneburg, Lübeck und den Lauenburger Herzögen gegeben, dass Waren, die den Stecknitzkanal ansteuerten, nur in Lauenburg taxiert würden.<sup>24</sup> 1438, als der Lüneburger Rat das Artlenburger Gebiet von den Herzögen von Sachsen-Lauenburg als Pfand besaß,<sup>25</sup> plante man zunächst einen Graben von der Neetze in die Elbe bei Artlenburg. Dies hätte die Strecke für den Salztransport bedeutend verkürzt, aber ein Graben von fast fünf Kilometern stellte sich schon bei näherem Hinsehen als zu anspruchsvoll heraus. Eine alternative Lösung wurde in Angriff genommen, die ungleich kleiner im Umfang war. Bei Laßrönne sollte ein kurzer Graben in die Elbe gelegt werden. Vor 1460 wurde mit dem Unternehmen begonnen, jedoch scheint die Wasserhaltung das zentrale Problem gewesen zu sein. Trotz hoher Investitionen, allein 1473 waren es 700 Mark, ist man dem nicht Herr geworden. 1460 klagten Lübecker Bürger, die Lüneburger Schiffer würden es *mit der schepinge unwontliken holden unde so vele gudes innemen, dat se den graven to Lassronne darmede nicht upkomen können*. Deshalb würden die Waren dort abgeladen und zunächst liegen gelassen, denn offenbar wartete man entweder auf einen höheren Wasserstand oder musste die Ladung auf mehrere Boote verteilen. Dies konnte bei jedem Wetter leicht zu Schäden führen.<sup>26</sup> Eine Reaktion des Lüneburger Rates bestand darin, den

<sup>21</sup> PETERSEN, Stadt vor den Toren (wie Anm. 10), S. 345 f.

<sup>22</sup> Wilhelm REINECKE, Geschichte der Stadt Lüneburg, 2 Bde., Lüneburg 1933, hier Bd. 1, S. 287.

<sup>23</sup> PETERSEN, Stadt vor den Toren (wie Anm. 10), S. 351.

<sup>24</sup> Hermann HEINEKEN, Der Salzhandel Lüneburgs mit Lübeck bis zum Anfang des 15. Jahrhunderts (Historische Studien 63), Berlin 1908, S. 96 f.

<sup>25</sup> Vgl. Hans-Joachim BEHR, Die Pfandschlosspolitik der Stadt Lüneburg im 15. und 16. Jahrhundert, Lüneburg 1964, S. 110.

<sup>26</sup> UBStL 9, Nr. 905 (1460 November 21).

Schiffen eine Maximalladung von 7 Last vorzuschreiben.<sup>27</sup> Im Hochsommer führte die Ilmenau ohnehin oft wenig Wasser und als 1493 die Tonnhäuser Fischer darüber klagten, dass die Ilmenau seit der Einrichtung des Kanals noch weniger Wasser führe, griffen die Lüneburger zu zwei Maßnahmen; zum einen legte man Flussdeiche an und zum anderen durchschnitt man Furten. Dadurch entstanden neue Probleme, denn Bauern konnten ihre Ernte nicht mehr zur Amtsmühle bringen, weil ihnen der Weg dorthin durch die neuen Deiche versperrt wurde. Überschwemmungsflächen fielen trocken, was Ausfälle beim Fischfang zur Folge hatte. Andersherum lief das in Herbst und Winter offenbar tiefer ins Land einfließende Elbwasser nicht mehr in die Ilmenau ab und blieb auf den Feldern und Weiden stehen, wodurch weder Saat, Weide noch Heuernte möglich waren. 1498 wurde daher ein Tag zwischen Herzog Heinrich dem Jüngeren und Lüneburger Ratsherren sowie dem Sodmeister am Ort des Geschehens in Laßrönne abgehalten. Nachdem die genannten Klagen vonseiten der herzoglichen Leute vorgetragen worden waren, verwiesen die Lüneburger auf die bestehenden Privilegien und meinten, der Herzog

*wolde tho synne nemen wat an der schyppfardt gelegen were de nicht alleyn der Stadt Lunenborch sunder syner gnade lande nützam in tollin in aller handelinghe und vorkeringe in deme lande tho Lunenborch were.*<sup>28</sup>

Der Vogt warf ein, der Herzog sehe dies natürlich alles, aber auch *worden nu de schepen groter ghebuwet und gingen deper wen se vorheen ghedan hebben*. Entschieden wiesen die Lüneburger dies zurück, der Sodmeister sei noch bei heißestem Sommer mit Kauffleuten und Schiffen durch die Leseke in die Luhe und weiter in die Elbe gefahren.<sup>29</sup> Man einigte sich auf zahlreiche Provisorien und wollte sich die Angelegenheit zwei Jahre später noch einmal besehen, worüber die Nachrichten jedoch ausblieben.<sup>30</sup>

Am Beispiel der Ilmenau lässt sich schließlich erkennen, welche Bedeutung die Sicherung von Schifffahrtsrechten für die Städte besaß. Diese mussten eben erst einmal vom Landesherrn erworben werden. Auch das Recht, die Schiffbarkeit durch wasserbauliche Maßnahmen zu erhalten, wurde vom Fürsten erteilt. Je länger jedoch diese Rechte bestanden und je mehr in dieser Zeit durch die Stadt investiert wurde, desto höher war die Wahrscheinlichkeit, auch nachhaltig diesen Wasserweg kontrollieren zu können, der im Falle Lüneburgs für die städtische Wirtschaft eine zentrale Wichtigkeit erlangte. Der Unterhalt einer Wasserstraße erwies sich jedoch als teuer und ökologisch mitunter folgenreich, zumal die Schiffe mit stetig wachsendem Tiefgang immer höhere Anforderungen an die Fahrrinne stellten.

<sup>27</sup> Dies lässt sich für spätestens 1491 nachweisen: WITTHÖFT, Schiffer-Ämter (wie Anm. 13), S. 77.

<sup>28</sup> Stadtarchiv Lüneburg, AB 6 (1), fol. 110<sup>v</sup>.

<sup>29</sup> Der heute nicht mehr erhaltene Bach verband die Luhe und die Ilmenau auf der Höhe von Laßrönne und Stöckte: Jürgen UDOLPH (Bearb.), Zuflüsse zur unteren Elbe (Hydronymia Germaniae A 16), Stuttgart 1990, S. 213. Man umging damit den letzten Kilometer, der zu wenig Wasser führte, durch noch kleinere Gewässer.

<sup>30</sup> PETERSEN, Stadt vor den Toren (wie Anm. 10), S. 347 f.

### 3. Stecknitz

*In dem sulven iare bi sunte Marien Magdalenen daghe do was rede de nye graven, dar men seven jar hadde over arbeidet, also dat bi der sulven tit quemen uter Elve van Lunenburch mer dan dertich scepe, vul gheladen mit solte unde mit calke, bet an de Travene vor Lubeke, dat der gansen stad en grot vrowede was.<sup>31</sup>*

Von der Elbe aus lässt sich der Weg des Salzes nach Lübeck weiterverfolgen. Gemeinhin wird davon ausgegangen, dass das Lüneburger Salz das anteilmäßig bedeutendste Gut auf der Route zwischen Elbe und Lübeck gewesen sei und den dortigen Verkehr maßgeblich gefördert habe. Zu Beginn des 14. Jh.s dominierte hier noch der Landverkehr. Um 1361 sah sich der Boizenburger Hauptmann Vicko Moltke dazu veranlasst, nachdrücklich auf den Straßenzwang für Fuhrwerke zu verweisen, der sie vom Elbhafen Boizenburg nach Mölln durch Mecklenburger Gebiet führte, und er lockte, falls das rechtliche Argument nicht trug, zusätzlich mit einem saisonal halbierten Zoll.<sup>32</sup> Um diese Zeit beeinträchtigten zahlreiche Fehden im Grenzgebiet zu Sachsen-Lauenburg den Warenverkehr, der daraufhin vermutlich auf andere, westlicher gelegene Strecken auswich. Diese Route, die auch zuvor schon stark frequentiert wurde, verlief vom Elbhafen Artlenburg bis Mölln über Land. 1335 legten hierfür der Lüneburger Rat und die lauenburgischen Herzöge Details zu Zolltarifen, einem Umschlagplatz in Artlenburg sowie Kaufmannsschutz in Fehdezeiten fest.<sup>33</sup> Ab Mölln konnte dann recht bequem die Stecknitz flussabwärts befahren werden, die in die Trave mündet. Mölln wurde so zum Umschlagplatz vom Land- auf den Wasserweg, hier befand sich spätestens seit 1329 ein größeres Salzlager, das sogenannte Salzhaus. Im weiteren Verlauf des 14. Jh.s entstanden unter der Herrschaft des Herzogs von Sachsen-Lauenburg erste Schleusen in der Stecknitz, so dass spätestens für diese Zeit ein nennenswerter Schiffsverkehr zu vermuten ist.<sup>34</sup> Als Lübeck 1359 die Stadt Mölln von den Sachsen-Lauenburger Herzögen Erich III. und Albrecht IV. als Pfand in Besitz nahm, erscheint der Ort vollkommen in die Transportkette involviert. Als Stadtherr hatte der Lübecker Rat nun Zugriff auf Schleuse und Zoll. Der Möllner Zoll wurde zwischen der Stadt und dem Herzogtum geteilt, während die Möllner Schleuse weiterhin vom Herzogtum instand gehalten wurde.<sup>35</sup> Über den hohen technischen Aufwand zum Unterhalt der Schleuse beklagte sich Herzog Erich III. noch Ende der 1370er Jahre: *wi [. . .] hebben ghebowet laten de zelven sluze wol twie edder drie, unde helpet uns to male nicht, und heft uns vele ghekostet*. Da er, wie er damit feststellte, über keinen kompetenten Baumeister verfügte, bat er Lübeck um einen solchen, *dat dit eynen endeghen vortghanch hebbe*.<sup>36</sup>

<sup>31</sup> Detmar Chronik zu 1398, in: Die Chroniken der niedersächsischen Städte (wie Anm. 16), S. 102.

<sup>32</sup> UBStL 3, Nr. 414.

<sup>33</sup> Paul HASSE (Bearb.), Schleswig-Holsteinische Regesten und Urkunden, Bd. 3: 1301–1340, Neumünster u. a. 1896, Nr. 894.

<sup>34</sup> Hans-Georg KAACK, Von der Stecknitz zum Stecknitzkanal – ein Transportweg im geschichtlichen Wandel, in: Lauenburgische Heimat N.F. 129, 1991, S. 3–50, hier S. 43 ff.

<sup>35</sup> UBStL 3, Nr. 323.

<sup>36</sup> UBStL 4, Nr. 398.

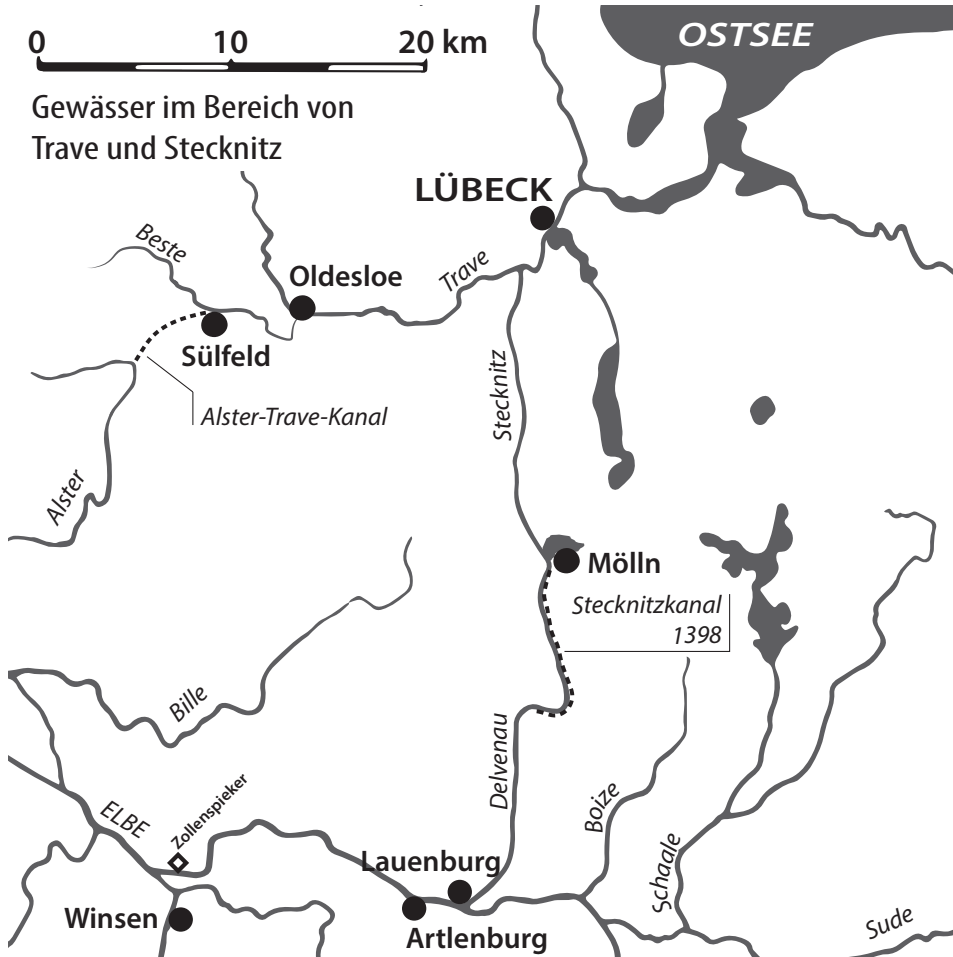


Abb. 3: Lage des Stecknitzkanals zwischen Delvenau und Stecknitz (Karte: N. Petersen).

Die Lübecker verfügten durch die Pfandschaft Mölln nun über die Kontrolle über die Schifffahrt auf dem Möllner See und auf der Stecknitz. Man kam in Lübeck offenbar bald darauf zu der Auffassung, dass es möglich sein müsse, vom Möllner See nun auch zur Elbe auf dem Wasserwege zu gelangen. Hierzu fehlte jedoch noch die Verbindung über die Wasserscheide zwischen dem Möllner See und der Delvenau, die bei Lauenburg in die Elbe mündet. Es wird spekuliert, dass es hier bereits einen kleinen Wassergraben in Verlängerung der seit 1350 angelegten Landwehr von Ratzeburg nach Mölln gegeben habe, jedoch ist nicht davon auszugehen, dass er schiffbar war. Schließlich geschlossen 1390 der Lübecker Rat und Herzog Erich IV. von Sachsen-Lauenburg einen Vertrag über die Kanalisierung der Delvenau, *dat dar vlut twisschen der Elve unde deme zee to Molne*.<sup>37</sup> Mit diesem Vertrag lassen sich die für die Beteiligten zentralen Aspekte der Nutzung einer Wasserstraße in einer Urkunde versammelt fassen: Der

<sup>37</sup> UBStL 4, Nr. 519.



kanalisierte Fluss sollte so breit und tief sein, dass zwei beladene Stecknitzprahme nebeneinander treiben können. Die immer wiederholte Einschätzung zur Größe der Prahme geht von einer Länge von etwa 11,5 m und einem Tiefgang bei voller Beladung von ca. 40 cm aus.<sup>38</sup> Zwölf Fuß breite Treidelwege sollen an beiden Ufern angelegt werden. Das Recht auf dem Fluss werde gemeinsam verfolgt, die Sicherheit allein vom Herzog garantiert. Die Lübecker Investitionen sollten innerhalb von 17 Jahren aus dem Kanal zurückfließen, *in welker wijs en dat bequeme ys vnde behaghet*. Danach sollte ein regulärer Warenzoll gelten, der zu gleichen Teilen zwischen dem Herzog und der Stadt geteilt werden sollte.

In einer zusätzlich ausgestellten Urkunde erlaubte der Herzog den Lübeckern, an der Delvenaumündung eine Schleuse anzulegen und den dafür benötigten Grund und Boden zu nutzen.<sup>39</sup> Hier waren umfangreichere Wasserbaumaßnahmen nötig geworden, weil bereits eine Mühle mit einem Mühlengraben am Wasser hing. Auch entlang des übrigen Verlaufs durften demnach Schleusen angelegt werden, *alse em not ys unde em behaget*. Der Bauunterhalt sollte, so die Herzöge, generell geteilt werden, worunter die Lübecker anscheinend verstanden, dass die Lauenburger die südlichen Schleusen und die Lübecker die nördlichen unterhielten.<sup>40</sup> Die Bückener Mühle musste abgebrochen werden, um die Schifffahrt zu ermöglichen.<sup>41</sup> Ende 1393 wurde ein Befestigungsverbot entlang des Kanals vereinbart, nachdem die Lübecker offenbar ohne Absprache damit begonnen hatten, einen festen Turm an der Schleuse in Buchholz aufzurichten. Acht Jahre scheinen diese Ausbauten am Graben und der kanalisierten Delvenau gedauert zu haben, bevor der Schiffsverkehr auf der gesamten Strecke regulär aufgenommen wurde, worüber die eingangs zitierte Chronik so fröhlich berichtete.

Bei Abschluss der Vertrags über die Anlage des Kanals hatte man Zoll aus einer breiten Warenpalette erwartet: Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Bohnen, Erbsen, Flachs, Senf und Käse, Hering und Salz und deren Tonnen (auch die leeren), Tuch, Leinwand, Leder, Kupfer, Eisen, Stahl oder Blei. Die erhaltenen Zollbücher für die Jahre 1421–30 und ab 1460 geben einen Eindruck vom Verkehrsvolumen in diesen Jahren. Aus ihnen ergeben sich etwa 1500 Passagen pro Jahr, also etwa vier pro Tag.<sup>42</sup> Die Reisezeit wurde hin- und zurück auf etwa einen Monat veranschlagt.<sup>43</sup> Für die Bergfahrt war eine maximale Beladung von 7 ½ t vorgeschrieben.<sup>44</sup>

---

<sup>38</sup> Walter MÜLLER, Die Stecknitzfahrt. Ein alter Wasserweg, der spätere Elbe-Lübeck-Kanal – geschichtlich, topographisch, soziologisch, in: Lauenburgische Heimat N.F. 123, 1989, S. 3–79, hier S. 44 f.

<sup>39</sup> UBStL 4, Nr. 520.

<sup>40</sup> Es gab darum eine Auseinandersetzung im Winter 1459/1460: UBStL 9, Nrn. 778, 861.

<sup>41</sup> Bernhard HAGEDORN, Die Entwicklung und Organisation des Salzverkehrs von Lüneburg nach Lübeck im 16. und 17. Jahrhundert, in: ZVLGA 17, 1915, S. 7–26, hier S. 9.

<sup>42</sup> Ebd.

<sup>43</sup> HAGEDORN, Salzverkehr (wie Anm. 41), S. 9.

<sup>44</sup> Martin ECKOLDT, Flüsse und Kanäle. Die Geschichte der deutschen Wasserstraßen. Die Entwicklung der Wasserwege unter dem Einfluß von Recht, Politik, Wirtschaft, Verwaltung, Wasserbau und Schifffahrt, Textband und Kartenband, Hamburg 1998, hier Textband, S. 349.

Man kann hier sicherlich von einem erfolgreichen Unternehmen sprechen, der Kanal gilt als der älteste erfolgreich betriebene Wasserscheidenkanal Europas, die Schleusen gehören entsprechend zu den ältesten nachantiken Anlagen auf dem Kontinent. Dass gerade die hölzernen Schleusen regelmäßig zu erneuern waren und damit ständig Arbeiten am Kanal anfielen, versteht sich. Dass jedoch dadurch die Wasserhaltung über die elf Kilometer lange Scheitelstrecke offenbar nachhaltig gelang, ist beeindruckend. Die Bauherren des Alster-Beste-Trave-Kanals holten sich 1525 dann auch den Möllner Schleusenmeister, um Expertise für die Anlage ihrer Schleusen zu erhalten.<sup>45</sup>

Der Kanal wurde zu einer bedeutenden Konkurrenz für andere Transportrouten, denn die Lüneburger verschifften ihr Salz nun hauptsächlich über den Stecknitzkanal. Wie eingangs der Boizenburger Schlossherr Moltke, so waren auch jetzt, nach Fertigstellung des Kanals, die Mecklenburger über die Konkurrenz kaum erfreut. Sie fanden bereits 1402 einen Anlass zum Konflikt und warfen dem Lübecker Rat vor, dem Mecklenburger Herzogtum durch den Kanalbau bei Zweedorf Land abgegraben zu haben.<sup>46</sup> Aufgrund der Grenzlage der Delvenau ist es nicht ausgeschlossen, dass die Treidelwege am linken Ufer auf Mecklenburger Gebiet lagen, und so einigte man sich darauf, als Entschädigung die Herzöge von Mecklenburg am Zoll auf das über die Delvenau transportierte Salz zu beteiligen. Dies scheint jedoch aus verschiedenen Gründen nie umgesetzt worden zu sein. Drei Generationen später, Anfang 1494, erinnerte man sich auf Mecklenburger Seite daran. Eine schriftliche Mahnung traf in Lübeck auf Ablehnung, was dazu führte, dass im Mai mecklenburgische Söldner die Kronschleuse im Stecknitzkanal besetzten. Da das geladene Salz *regenshalven vorgenklick is*, entfaltete sich eine hektische Diplomatie mit Unterstützung Lüneburgs, die erst im März 1495 zu einer Öffnung der Schleuse führte.<sup>47</sup> 1499 wurden die Mecklenburger schließlich mit 6000 Gulden abgefunden, von denen Lübeck zwei Drittel und Lüneburg ein Drittel trug.<sup>48</sup> Der Zoll blieb dennoch für die Beteiligten lukrativ, so schrieb Herzog Magnus I. von Sachsen-Lauenburg noch 1527, der *zoll uff der Elbe und Stekenitz bringen das meiste einkommen*<sup>49</sup>.

Monopolisierungen waren eine bekannte Methode der spätmittelalterlichen Wirtschaftspolitik. Die Lauenburger Herzöge schrieben 1417 vor, dass diejenigen Güter, die über den Kanal Lauenburg erreichten, nur von Lauenburger Schiffen über die Elbe nach Hamburg weitertransportiert werden durften.<sup>50</sup> Spätestens im 16. Jh. verlegten sich die Lüneburger Eichenschiffer darauf, das Lüneburger Salz in Lauenburg abzuladen, wo

<sup>45</sup> Niels PETERSEN, Neue Gräben. Der Alster-Trave-Kanal und andere Wasserstraßenprojekte im 16. Jahrhundert, in: Flüsse in Norddeutschland. Zu ihrer Geschichte vom Mittelalter bis in die Gegenwart, hg. von Norbert FISCHER, Ortwin PELC (Schriftreihe des Landschaftverbandes der ehemaligen Herzogtümer Bremen und Verden 41), Stade u. a. 2013, S. 225–244, hier S. 241.

<sup>46</sup> UBStL, Bd. 5, Nr. 645.

<sup>47</sup> Stadtarchiv Lüneburg, Briefe, Br. 94/52 (1494 Mai 14).

<sup>48</sup> PETERSEN, Stadt vor den Toren (wie Anm. 10), S. 357 f.

<sup>49</sup> Jörg HILLMANN, Territorialrechtliche Auseinandersetzungen der Herzöge von Sachsen-Lauenburg vor dem Reichskammergericht im 16. Jahrhundert (Rechtshistorische Reihe 202), Frankfurt am Main 1999, S. 426.

<sup>50</sup> KAACK, Von der Stecknitz zum Stecknitzkanal (wie Anm. 34), S. 47.

es wiederum von den Stecknitzfahrern aufgenommen wurde. Die Lüneburger Schiffer nahmen an derselben Stelle nun Holz als Rückfracht auf. Von Lüneburg aus übernahm die Schiffergruppe der Böter den Warentransport über Ilmenau und Elbe nach Hamburg. Es entstand so bis zum 16. Jh. im Elbquerverkehr eine regelrechte Arbeitsteilung der Schiffer. Auf dem Kanal selbst etablierte sich der Beruf des Stecknitzfahrers, der die Prahme im Auftrag der Lübecker Salzkäufer führte, welche oft zugleich auch die Schiffe besaßen. Die Lübecker kauften das Salz seit dem 15. Jh. von den Lüneburger Soltforern über Gesellschaftsverträge, so dass Ladung, Transport und Absatz klar geregelt und planbar waren. Der Kaufpreis war ohnehin bereits vom Vorsteher der Saline, dem Sodmeister, festgelegt worden. Das gesamte zwischen Februar und November gesotene Salz wurde ausschließlich so gehandelt. So scheint sich bis 1500 ein inoffizielles Monopol der Lübecker Salzkäufer als Betreiber der Prahme auf den Transport auf der Strecke Elbe-Lübeck eingeschlichen zu haben. Da der Einkaufspreis durch die Saline festgelegt war und die Kanalgebühren ebenfalls feststanden, konnten die Salzhändler ihre Gewinnmarge neben einem günstigen Verkauf noch über die Bezahlung ihrer Prahmführer, die eigentlichen Stecknitzfahrer, steuern. Die Stecknitzfahrer hatten deswegen höchstes Interesse daran, den Verkehr auf der Strecke zu monopolisieren, um möglichst viele Transporte zu erhalten. Dies umfasste neben dem Salz auch andere Waren, um 1500 schließlich jeglichen Transport von und nach Lübeck. Die Schiffer waren in der Magdalenenbruderschaft organisiert, die seit Anfang des 15. Jh.s eine Kapelle im Lübecker Dom unterhielt.<sup>51</sup> Die Bruderschaft wird das zentrale Kommunikations- und Organisationsforum für die Stecknitzfahrer geboten haben.

Diese Stecknitzfahrer waren es auch, die als Hauptbetroffene Rückmeldungen zum Zustand des Wasserwegs gegeben haben. 1610 beschwerten sie sich beim Lauenburger Herzog Franz II. über die nur schwer durchschiffbaren Windungen der Stecknitz unterhalb von Mölln bei Kühsen. Der Herzog reagierte prompt mit der Anlage eines Durchstichs, den 200 Arbeiter innerhalb kurzer Zeit realisierten. Die Altarme der Mäander wurden zugleich abgedämmt. Wenig später erschienen Lübecker Arbeiter am Ort des Geschehens und durchbrachen diese Dämme erneut. Dies führte dazu, dass eine Zeitlang nahezu im Tagesrhythmus die Dämme aufgeschüttet und wieder durchstoßen wurden. Der Fall wurde vor das Reichskammergericht gebracht. Beide Parteien argumentierten damit, dass das strittige Gebiet ihrer jeweiligen Hoheit unterstand – nur meinten die Lauenburger das Land und die Lübecker das Gewässer. Der Prozess verlief, wie viele vor dem Gericht, im Sande.<sup>52</sup> Er zeigt jedoch, dass, obwohl die vertraglichen Regelungen eine klare Situation erwarten ließen, diese keineswegs immer vorlag.

Zugleich anders und ähnlich zur Situation an der Ilmenau gestaltete sich der Umgang mit der Delvenau. Die Lübecker, die seit 1188 bereits Zugriff auf die Stecknitz und Teile der Trave hatten,<sup>53</sup> gelangten 1359 über die Möllner Pfandschaft in den

---

<sup>51</sup> MÜLLER, Stecknitzfahrt (wie Anm. 38), S. 48.

<sup>52</sup> Ein gut erhaltener Augenschein stellt die Situation im Bild dar: HILLMANN, Auseinandersetzungen (wie Anm. 49), S. 426–432.

<sup>53</sup> Vgl. die Artikel zu Stecknitz, Trave und Wakenitz, in: Das neue Lübeck-Lexikon, hg. von Antjekathrin GRASSMANN, Lübeck 2011, S. 363 f., 385 f. und 405 f.

Besitz des Möllner Sees. In einer Folge von Verträgen wurden hier die Rechte am Fluss sukzessive zwischen der Stadt und den Lauenburger Herzögen ausgehandelt. Dass man sich über die Herstellung einer durchgehenden Wasserstraße einigen konnte, deutet auf die hohe Verkehrsdichte hin, mit der in diesem Gebiet zu rechnen war und die hohe Zolleinnahmen nicht nur versprach, sondern diese letztlich auch tatsächlich generierte. Die Mecklenburger Interventionen zeigen, dass bei den Wasserwegen immer mit den angrenzenden Landesherrschaften zu rechnen war und ein *modus vivendi* unabdingbar für die Sicherung des Verkehrs gewesen ist. Von einem Lübecker Kanal kann hier also nicht die Rede sein.

#### 4. Schaale-Kanal

Genannt sei als kurzer Exkurs die Privilegierung Lüneburgs zur Anlage neuer Wasserwege ab Boizenburg, die der Rat 1412 von den Herzögen von Mecklenburg erhielt. Vor allem der Import von Brennholz für die Saline, jedoch sicher auch die entfernte Möglichkeit, das Salz am Stecknitzkanal mit all seinen beschriebenen Problemen und Monopolisierungen vorbei zur Ostsee oder zumindest nach Ratzeburg zu befördern, dürften die Hauptgründe für dieses Vorhaben gewesen sein. Die Herzöge von Mecklenburg erhofften sich dafür Zolleinnahmen in Boizenburg, die seit der Anlage des Kanals merklich nachgelassen hatten. Erst 1550 nahm der Lüneburger Rat die Sache jedoch ernsthaft in die Hand und erwarb das Recht, die Flüsse auszubauen und Schleusen und Holzhuden anzulegen. Klauseln wie Regelungen der Grundruhr und das auch beim Stecknitzkanal bereits eingeführte Festungsverbot gehörten zu jenem Zeitpunkt bereits zur Norm für derartige Übereinkünfte.<sup>54</sup> Auch hier wurde die Etablierung des Transportwegs vertraglich geregelt, wobei insbesondere Kanalstrecken einen besonders direkten Zugriff der ursprünglich Beteiligten versprachen, weil die Rechte (vermeintlich) klar geregelt werden konnten und alte Rechte und damit Lasten, die man hätte berücksichtigen müssen, hierdurch oft obsolet wurden.

#### 5. Alster-Beste-Trave-Kanal

Zu gleichen Zeit, während man in Lüneburg versuchte, den Stecknitzkanal über die Schaale zu umgehen, reifte in Hamburg die Idee, die Alster mit der Trave zu verbinden und damit einen direkten Wasserweg zwischen den beiden Städten zu etablieren.<sup>55</sup> Dies hatte zudem den Vorteil, dass man dabei gleichzeitig das Herzogtum Lauenburg umgehen konnte, deren Herzöge konsequent versuchten, vom hohen Verkehrsaufkommen zu profitieren.

---

<sup>54</sup> PETERSEN, Stadt vor den Toren (wie Anm. 10), S. 358 f.

<sup>55</sup> Zu den meisten einschlägigen Titeln siehe Kurt MAHRT, Bibliographie zum Alster-Beste-Trave-Kanal (Alster-Trave-Kanal), in: Mitteilungen des Canal-Vereins 16/17, 1996, S. 111–115.

1448 erlangte der Hamburger Rat von Graf Adolf VIII. von Holstein, Herzog von Schleswig, erstmals die Erlaubnis,

*eyne waterfart [to] maken in dusser naschrevenen wise, so dat wy mit der hulpe Gades de Beste unde Alster mit eynen graven mit mer anderen ouwen unde wateren uppe leghelike stede thosamende in een leiden unde bringen laten willen und de rumen unde mit dupe unde wide so besorghen, dat men daer mit schepen des koepmans gudere uppe voren moghe.*<sup>56</sup>

Die Beste, ein noch kleineres Gewässer, kam der Alster am nächsten und mündete bei Oldesloe in die Trave, über die Lübeck seit 1291 weitestgehend verfügte.<sup>57</sup> Der Fürst kam der Stadt in vielen Dingen weit entgegen: Die Kosten für den Bau und den späteren Unterhalt *van kisten, schlusen, dammen, waterleidingen in de richte tho gravende* sollten zu gleichen Teilen geteilt werden. Grund und Boden für die Trasse, die Treidelwege, den Abraum usw. sollte vom Grafen zur Verfügung gestellt werden, wo es Hamburger Besitz war, vom Rat. Neben dem Festungsverbot und dem Verzicht auf das Strandrecht wurde festgelegt, dass die zu erwartenden Zolleinnahmen zu gleichen Teilen geteilt werden sollten. Aus dem festgelegten Zolltarif lässt sich darauf schließen, wozu der Kanal vor allem dienen sollte: Der Ausfuhr vom Hamburger Bier nach bzw. über Lübeck und die Flößerei von Eichenholz nach Hamburg. Vor allem die Holzeinfuhr über die Flößerei war bereits der Anlass dafür gewesen, dass der Rat seit dem frühen 14. Jh. Rechte an der Alster erworben hatte und zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses bereits vollkommen über den Fluss verfügte. Auch war der Flusslauf nach Kontrollen durch eine Ratsabordnung regelmäßig freigeräumt worden, aber erst jetzt wurde die Alster auch über eine längere Strecke schiffbar gemacht.<sup>58</sup> Nach der Anlage des Reesendamms, dem heutigen Jungfernstieg, zum Betrieb von Mühlen bereits um die Mitte des 13. Jh.s, staute sich die Alster soweit auf, dass Kähne den Fluss zumindest über eine gewisse Distanz befahren konnten. Wenngleich sich ein Kanalgraben über die Wasserscheide bei Sülfeld zur Verbindung von Alster und Beste(-Trave) trotz umfangreicher Arbeiten technisch nicht realisieren ließ, wurde die Alster infolge des Vertrags weiter ausgebaut.

1524 war die politische Lage für einen zweiten Versuch günstig. Hamburg hatte zuvor aktiv daran mitgewirkt, dass sich der Holsteiner Herzog Friedrich I. (Kg. 1523–1533), Sohn des ehemaligen dänischen Königs Christian I., gegen seinen Neffen König Christian II. (Kg. 1510–1523) durchsetzen und den Thron besteigen konnte. Die Abgesandten des Hamburger Rats hatten bereits einen Vertrag vorbereitet, der weitgehend auf den Klauseln von 1448 beruhte und den sie dem neuen König drei Tage nach dessen Krönung vorlegten. Als dritter Partner konnte der Lübecker Rat gewonnen werden, der

<sup>56</sup> Anton HAGEDORN, Denkschrift über Hamburgs Eigentums- und Hoheitsrecht an der Alster, Hamburg 1912, S. 152 f. (Urkundenanhang, Nr. VII).

<sup>57</sup> Artikel Trave, in: Das neue Lübeck-Lexikon (wie Anm. 53), S. 385 f.

<sup>58</sup> Wilhelm MELHOP, Die Alster. Geschichtlich, ortskundlich und flussbautechnisch beschrieben, Hamburg 1932, S. 103.

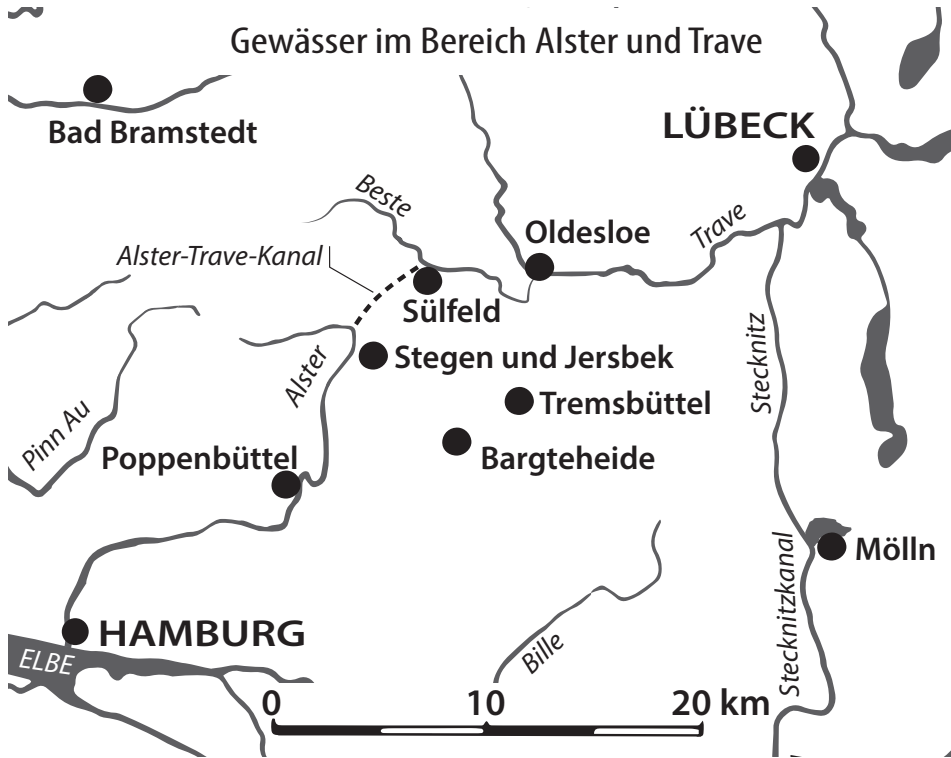


Abb. 4: Der Wasserweg zwischen Hamburg und Lübeck vermittelt Alster, Kanal, Beste und Trave um 1530 (Karte: N. Petersen).

sich mit Hamburg nun die Baukosten teilen sollte, während der Fürst Land, Holz und Fronarbeiter bereitstellte. An Einnahmen waren Schleusengelder vorgesehen, von denen der König die Hälfte, die Städte jeweils ein Viertel erhalten sollten. Um die Baukosten realisieren zu können, nahm der Hamburger Rat einen Kredit in Höhe von insgesamt 24.000 Mark bei den vier Kirchspielen der Stadt auf, während Lübeck seinen Beitrag noch bis 1553 sukzessive in Raten an Hamburg zurückzahlte. Die Gesamtkosten kamen auf über 43.000 Mark zuzüglich aufgenommener Renten, deren Zahlungen sich bis 1562 auf noch einmal fast 19.000 Mark beliefen.<sup>59</sup> Zwei umfangreiche Reinschriften der Wochenrechnungen dokumentieren außergewöhnlich genau den Ablauf der Bauarbeiten, der an anderer Stelle bereits ausführlich dargestellt wurde.<sup>60</sup> Deswegen soll sich im Folgenden nur noch auf solche Aspekte beschränkt werden, die die für Ilmenau und Delvenau dargestellten Verhältnisse noch einmal ergänzen können.

Ein Problem im Bauablauf stellte neben der Trassierung und den höchst anspruchsvollen technischen Anforderungen die Beschaffung von Holz für die Anlage der Schleusen und der Uferbefestigungen dar. Die Rechnungen berichten häufig von den

<sup>59</sup> Niels PETERSEN, Stadt und Umland: Der Bau des Alster-Beste-Trave-Kanals 1525–1530 aus dem Blick der Rechnungen, in: BDLG 149, 2013, S. 251–285, hier S. 251 und 259 f.

<sup>60</sup> AHL, Altes Senatsarchiv Externa, Deutsche Territorien 3333 und 3334.

diplomatischen Bemühungen Hamburger Bürgermeister und Ratsherren, die eigens für den Kanalbau eine Deputation eingerichtet hatten, das vom Fürsten vertraglich zugesicherte Bauholz von den jeweiligen Grundherren nun ganz konkret und überhaupt zu erhalten. Der Landadel, und hier insbesondere die Familie Buchwald, verstand es, sich jede zusätzliche Leistung bezahlen zu lassen, für die sie nicht direkt durch ihren Fürsten verpflichtet worden waren. Denn hatten sich die Hamburger das Holz mit Geschenken wie silberne Becher erst einmal erkämpft, musste danach die Erlaubnis erlangt werden, das Holz auch zu schlagen und abzutransportieren.<sup>61</sup>

Im August 1529 fuhren die ersten Kähne von Lübeck nach Hamburg, ein Jahr später nahm die Verbindung ihren Regelbetrieb auf. Sie wurde danach etwa 20 Jahre lang genutzt. Von Lübeck nach Hamburg dauerte die Fahrt drei Tage, in die entgegengesetzte Richtung hingegen bis zu zwei Wochen.<sup>62</sup> Aus den Schleusengeldern erfährt man von den verschifften Waren: Tuche, Textilien und weitere raffinierte Waren von Hamburg nach Lübeck und Ostwaren in der Gegenrichtung, vor allem Pelze, Felle, Wachs und Butter. Wahrscheinlich befuhr man die Strecke mit ähnlichen Booten wie die Stecknitzschiffe und Alsterkähne mit einem Tiefgang von bis zu 40 cm und einer Ladekapazität von bis zu 30 Tonnen Gewicht. Dazu kam weiterhin eine umfangreiche Holzflößerei. Trotz der insgesamt 23 zum Teil neu errichteten Schleusenanlagen, für die man sich eigens Expertise vom Schleusenmeister aus Mölln am Stecknitzkanal geholt hatte, gelang es nie, genug Wasser im Graben zu halten. Außerdem rutschten immer wieder Teile der Ufer ab, so dass praktisch bei laufendem Betrieb ständig an der Kanalstrecke gebaut werden musste.

Der Kreis schließt sich in gewisser Weise, als Herzog Magnus I. von Sachsen-Lauenburg 1526 Einspruch gegen die Anlage des Kanals erhob. Hintergrund war auch hier vermutlich, dass er eine Konkurrenz zu dem noch immer lukrativen Stecknitzkanal befürchtete. Der eigentliche Anlass fand sich jedoch darin, dass der Kanalgraben auf einem Stück durch das Amt Tremsbüttel verlief. Der Fall lag also analog zur erfolgreichen Mecklenburger Beschwerde von 1499, ein Teil des Stecknitzkanals berühre das Gebiet des Herzogtums. In diesem Fall war das Amt Tremsbüttel ein Lehen der dänischen Krone an Sachsen-Lauenburg, und somit hätte der Herzog sicherlich in irgendeiner Form einbezogen werden müssen.<sup>63</sup> Nach für die Hamburger nachteiligen Urteilen des Reichskammergerichts behalf man sich mit einem Trick: Die Arbeiten wurden fortan in Auftrag des dänischen Königs, vertreten durch dessen Vogt Reventlow, durchgeführt, gegen den eine Klage ungleich schwieriger und aufgrund der Lehnsbeziehungen ohnehin kaum zu führen gewesen wäre.

Schließlich kam es in den folgenden Jahren auch immer wieder zu Konflikten um die Verteilung der Schleusengelder. 1547 kamen Vertreter von Lübeck und Hamburg, des dänischen Königs und der Anrainer zusammen, um hierüber zu verhandeln. Die Anlieger forderten einen Teil und vermeinten dies mit Gewalt durchsetzen zu kön-

<sup>61</sup> Ebd., S. 260 f. und 276 f.

<sup>62</sup> HILLMANN, Auseinandersetzungen (wie Anm. 49), S. 91.

<sup>63</sup> Jörg HILLMANN, Die Auseinandersetzungen um den Bau des Alster-Beste-Trave Kanals vor dem Reichskammergericht 1525–1531, in: Jahrbuch des Alstervereins 1997, S. 9–121.

nen. Sievert Swin, der selbst noch Bauholz an die Baustelle verkauft hatte, blockierte immer wieder die Strecke, um Abgaben zu erpressen. Leute des Jasper von Buchwald erschlugen 1545 den Schleusenwärter in Neritz, Buchwald selbst ließ wohl ebenfalls Schiffer festhalten. Der Amtmann von Trittau begann damit, eigenmächtig einen Zoll zu erheben.<sup>64</sup> Während der Neue Graben aus technischen und politischen Gründen verfiel, wurde der Verkehr auf der nun gut regulierten Alster fortgeführt.

## 6. Schluss

Auf allen beschriebenen Routen, von Lüneburg nach Artlenburg, von Lauenburg nach Lübeck und von Lübeck nach Hamburg, existierten bereits Landwege, als die Gewässer ausgebaut wurden. Der große Finanzaufwand, der für die Wasserbauten betrieben wurde, ist nur durch die größere Transportkapazität und eine höhere Sicherheit des Weges erklärbar. Denn schneller waren die Güter selten unterwegs, von Lüneburg nach Hamburg über die Ilmenau mindestens drei Tage, von Lübeck nach Hamburg über den Alster-Trave-Kanal ebenfalls mindestens drei Tage und länger in die andere Richtung. Von Lübeck nach Lauenburg durch den Stecknitzkanal neun Tage, in die Gegenrichtung eher zwei Wochen. Aber die Transportmenge auf einem einzelnen Gefährt war ungleich höher: Konnten vier Pferde einen Wagen von anderthalb Tonnen Ladungsgewicht ziehen, lag die Kapazität für ein Lüneburger Eichenschiff 1521 bei um die 30 Tonnen.<sup>65</sup> Zudem reichte manchmal schon die geringe Entfernung des Kahns vom Ufer, um Überfälle, wie sie zahlreich für den Landweg der Salzstraße überliefert sind, zu vermeiden.<sup>66</sup>

Jeglicher Transport von Stadt zu Stadt, Markt zu Markt und letztlich auch Hafen zu Hafen verlief durch Territorien von Fürsten, mit denen Bedingungen erst ausgehandelt werden mussten. Wie im Landverkehr Zoll und Geleit im Spätmittelalter längst keine Regalien mehr waren, sondern in den Händen der Landesherren lagen, so musste der Zugriff auf die Wasserstraßen durch städtischen Verkehr erst mit den Fürsten ausgehandelt werden. Detlev Ellmers spricht von den Binnengewässern im frühen Mittelalter, als Tiefgang noch kein bedeutendes Problem darstellte, von einem regelrechten Netzwerk, auf das die Landwege ausgerichtet sind. Er stellt fest, dass mit der Urbanisierung des hohen Mittelalters die Schiffer und Kaufleute der Städte zunehmend zu den Initiatoren für die weitere Entwicklung der Wasserstraßen wurden,

---

<sup>64</sup> MELHOP, Alster (wie Anm. 58), S. 124 f.

<sup>65</sup> WITTHÖFT, Saline (wie Anm. 5), S. 140.

<sup>66</sup> Stadtarchiv Lüneburg, Br 85/47 (1429 Mai 5): Lübeck an Lüneburg wegen Raub auf der Salzstraße; Br. 86/1 (1451 September 9): Lübeck an Lüneburg, was mit gefangenen Räufern zu tun sei. – Nicht selten wurden die Fuhrleute bei solchen Überfällen schwer verwundet oder starben. Auch deswegen war das Geleit von so großer Bedeutung, das jedoch auf den Landwegen mitunter erst bestellt werden musste. Hamburg fragte regelmäßig in Lüneburg Geleit für seine Kaufleute an, die zum Lüneburger Michaelisjahrmarkt reisten (Stadtarchiv Lüneburg, Br. 76/34, 1440 September 23). Vgl. auch PETERSEN, Neue Gräben (wie Anm. 45), S. 226.



während die Grundherren an Einfluss verloren.<sup>67</sup> Im Spätmittelalter musste dieses Netzwerk durch finanzstarke und institutionell langfristig aufgestellte Träger oft erst erneut hergestellt werden, und Kanäle und der Ausbau vorhandener Flüsse waren hier ein gangbarer Weg. Gut war es, wenn die Stadt bereits durch Privileg über den Fluss verfügte und alle nötigen Wasserbauten in eigener Verantwortung vornehmen konnte. Mit dem Wasserbau ließen sich Fakten schaffen und es ließ sich schnell auf veränderte technische Anforderungen reagieren, denn, wie das Lüneburger Beispiel zeigt, scheint der Trend zu mehr Tiefgang und höheren Ladungsmengen gegangen zu sein, so dass Wasserbauten wie Schleusen und Durchstiche zwingend nötig wurden. Dass es in allen drei Beispielen die Städte waren, die die Kanalisierungen durchführten, liegt neben dem Interesse, welches gerade sie als Marktstandorte vorrangig haben mussten, auch schlicht an der Fähigkeit, Großbauvorhaben über einen längeren Zeitraum mit einer Kontinuität zu organisieren. Sie verfügten über die Bauhöfe und die Experten, damit auch über Bezugswege, Materialkenntnis und Spezialwissen sowie schließlich über organisatorische Routinen im Bauwesen.

Selbst angelegte Kanalgräben hatten vor allem den Vorteil, dass vor ihrem Bau die Konditionen der späteren Nutzung mit den Landesherrn bzw. den Fürsten der betroffenen Territorien ausgehandelt werden konnten und die beteiligten Städte dadurch über Rechtssicherheit und in der Regel weitgehende Freiheiten für die eigene Schifffahrt verfügten. Die Landesherrn scheinen dabei einerseits als hemmendes Element aufgetreten zu sein. So mussten sich die Nutzer der Flüsse doch erst organisieren, dann die Stadträte aktivieren, die schließlich ihrerseits an die Fürsten als Inhaber der Rechte herantraten. Sofern die Territorien jedoch an Zolleinnahmen beteiligt wurden und vom Verkehr durch ihr Land profitierten, scheinen sie andererseits sehr kooperativ gewesen zu sein, und dies war für den Fernhandel, sei es über Land oder über die Flüsse unabdingbar. Im Raum zwischen den Zentren Hamburg, Lübeck und Lüneburg kam es zwischen dem späten 14. und dem späten 16. Jh. aufgrund der verschiedenen Wasserbauvorhaben schließlich sogar zu einer Konkurrenz von Routen untereinander.

---

<sup>67</sup> Detlev ELLMERS, Techniken und Organisationsformen zur Nutzung der Binnenwasserstraßen im hohen und späten Mittelalter, in: Straßen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter, hg. von Rainer Christoph SCHWINGES (Vorträge und Forschung 66), Ostfildern 2007, S. 161–183, hier S. 171.



# Die Bedeutung der Oker für den Braunschweiger Fernhandel im Mittelalter\*

Henning Steinführer

## 1. Einführung

Im vorliegenden Beitrag soll der Frage nachgegangen werden, welche Bedeutung die Frachtschiffahrt auf der Oker für den Braunschweiger Fernhandel im Mittelalter hatte. Die Meinungen der Forschungen zu dieser Frage sind durchaus kontrovers und sollen im Folgenden vorgestellt und diskutiert werden. Die Ausführungen sind in vier Abschnitte gegliedert. Da die Oker ein allenfalls im niedersächsischen Raum besser bekanntes Fließgewässer ist, erscheint es sinnvoll, zunächst den Fluss selbst sowie seine Bedeutung für die Stadtentwicklung Braunschweigs in den Blick zu nehmen. Im zweiten Teil wird auf die Anfänge einer auf den Fernhandel ausgerichteten Okerschiffahrt im 12. und 13. Jh. eingegangen, deren tatsächliche Existenz nicht unbestritten ist. Daran anschließend wird der von zahlreichen Konflikten gekennzeichnete Weg bis zur vorübergehenden Etablierung einer regelmäßigen Schifffahrt im 14. und 15. Jh. nachgezeichnet. Die kurze „Blütephase“ dieses Flusshandels in der zweiten Hälfte des 15. Jh.s ist Gegenstand des vierten und letzten Abschnitts.

## 2. Die Oker und die Hansestadt Braunschweig

Erstmals wird die Oker als *Ovacra* zu 747 in den Fränkischen Reichsannalen erwähnt.<sup>1</sup> Die Oker ist etwas mehr als 128 Kilometer lang und entspringt im Hochharz. Nicht zuletzt wegen ihrer Zuflüsse aus dem Gebiet rund um den Brocken ist sie ein wasserreiches Gewässer. In ihrem weiteren Verlauf passiert die Oker zunächst den Rammelsberg und Goslar. Etwas weiter flussabwärts liegt auf einem Geländesporn am westlichen Flussufer die alte Kaiserpfalz Werla. Wiederum einige Kilometer weiter erreicht die

---

\* Der vorliegende Beitrag ist der um die notwendigen Quellen- und Literaturhinweise ergänzte Text des am 7.6.2017 auf der 133. Pflingsttagung des Hansischen Geschichtsvereins in Duisburg gehaltenen Vortrags. Der Vortragsstil wurde beibehalten.

<sup>1</sup> *Annales regni Francorum inde ab a. 741 usque ad a. 829, qui dicuntur Annales Laurissense maiores et Einhardi*, ed. Friedrich KURZE (MGH SS rerum Germanicarum in usum scholarum 6), Hannover 1895, S. 6f.



Abb. 1: Ausschnitt aus: Johann Baptist Homann: Karte des Herzogtums Braunschweig um 1715, Städtisches Museum Braunschweig, Flussverlauf schwarz eingefärbt.

Oker die kleine Gemeinde Ohrum, wo sich bereits zu karolingischer Zeit eine wichtige Okerfurt für die bedeutende Ost-West-Handelsroute des Hellwegs befand. Im weiteren Verlauf des Flusses folgen die Städte Wolfenbüttel und Braunschweig. Etwa 40 Kilometer nördlich von Braunschweig mündet die Oker bei Müden in die Aller.<sup>2</sup> Diese wiederum passiert Celle und erreicht nordwestlich von Verden die Weser.<sup>3</sup> (Abb. 1)

<sup>2</sup> Hydrologisch betrachtet ist die Oker gegenüber der Aller der wasserreichere Fluss und verfügt über das größere Einzugsgebiet.

<sup>3</sup> Eine wissenschaftliche, systematisch historische-landeskundliche Fragestellungen aufgreifende Darstellung zur Oker gibt es nicht. Vgl. Wolfgang MEIBEYER, Das Braunschweiger Land als Naturraum, in: Das Braunschweiger Land, bearb. von Wolf-Dieter STEINMETZ (Führer zu archäologischen Denkmälern in Deutschland 34), Stuttgart 1997, S. 10–21; Historische Information mit guter bildlicher Darstellung der naturräumlichen Gegebenheiten vermittelt: Regionalkarte zur Geschichte und Landeskunde, in Zusammenarbeit mit dem Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung (LGLN) hg. vom Institut für Historische Landesforschung der Universität Göttingen durch Niels PETERSEN, Arnd REITMEIER, Teil 4: Blätter Braunschweig und Salzgitter, gemeinsam mit der Arbeitsgruppe Geschichte der Braunschweigischen Landschaft, hg. von Brage BEI DER WIEDEN, Wolfgang MEIBEYER, Niels PETERSEN, Hannover 2015; populär mit aussagekräftigen, auch historischen Fotografien: Jürgen HODEMACHER, Die Oker von der Quelle bis zur Mündung, Braunschweig 1993.

In Johann Heinrich Zedlers bekanntem Universal-Lexikon aus der ersten Hälfte des 18. Jh.s ist zu lesen: Die Oker sei

„ein Fluß in dem Herzogthume Braunschweig, der auf dem Harz=Gebürge entsteht, vor Goßlar, Wolffenbüttel und Braunschweig vorbey, und als dann zwischen Giffhorn und Zell in die Aller gehet. Auf diesem Flusse wird sehr viel Setz= oder Brenn=holtz aus dem Ober=Hartze herunter geflösset, und alsdann mit Wägen nach den Rammelsbergischen Bergwercken geführet, um dadurch die festen Rammelsbergischen Erzte durch Hülffe des Feuers zu zwingen. Sonsten ist von diesem Flusse denckwürdig, dass an dem Orte, wo die von Goßlar kommende so genannte Abzucht, sich mit demselben vereinigt, auf zwo Meilen Wegs kein Fisch in derselben anzutreffen ist, und so die wilden Enten darauf fallen, glaubwürdigem Berichte nach, davon lahm werden. Die Ursache ist das scharffe vitriolische Wasser, der gedachten Abzucht, als welches aus dem tieffen, vor dem breiten Thore bey Goßlar ausgehenden Rammelbergischen Stollen kömmt, und die Ocker gleichsam so lange vergiftet, bis andere süsse Wasser dazu kommen, und solchen Fluß wieder erfrischen und versüssen, da es alsdann wieder Fische darinnen giebet. Auf diesem Flusse sind im Jahr 780 auf Befehl Carls des Großen alle Ost=Sachsen [...] getauffet worden.“<sup>4</sup>

Hier werden in lexikalischer Kürze einige Fakten benannt, die auch schon vor dem 18. Jh. für die wirtschaftliche Nutzung der Oker kennzeichnend waren. Dies betrifft die Flößerei in ihrem Oberlauf sowie die Verschmutzung durch die Harzer Montanwirtschaft, ein Aspekt, der bis heute eine Rolle spielt. Über eine frühere oder bestehende Frachtschiffahrt auf der Oker erfährt der Leser bei Zedler allerdings nichts. An historischen Ereignissen im Zusammenhang mit dem Fluss findet lediglich die aus den Fränkischen Reichsannalen bekannte Massentaufe der Sachsen bei Ohrum im Jahr 780 Erwähnung.<sup>5</sup>

Auf ihrem Weg nach Norden durchfloss die Oker mehrere Territorien, wobei sich deren Zuschnitt im Laufe der Jahrhunderte zum Teil erheblich änderte. Im Zusammenhang mit der Einrichtung einer Handelsschiffahrt, die von Braunschweig aus nur über Oker, Aller und Weser nach Bremen möglich war, ist von Belang, dass der gesamte Unterlauf des Flusses auf Lüneburgischem Gebiet lag.

Für die Stadtentwicklung Braunschweigs war die Lage an der Oker in mehrfacher Hinsicht von nicht zu unterschätzender Bedeutung. Die wohl bis ins 10. Jh. zurückgehenden Anfänge der später aus fünf Weichbildern Altstadt, Hagen, Neustadt, Altewiek und Sack bestehenden Gruppenstadt hängen eng mit der hier bestehenden

<sup>4</sup> Johann Heinrich ZEDLER, Grosses vollständiges Universal-Lexicon alle Wissenschaften und Künste, Fünf und Zwanzigster Band, O, Halle und Leipzig 1740, (<https://www.zedler-lexikon.de/index.html?c=blaettern&seitenzahl=209&bandnummer=25&view=100&l=de>; Abruf: 10. September 2019).

<sup>5</sup> *Annales regni Francorum* (wie Anm. 1), S. 56 f. Zur Sache: Reinhart STAATS, Die Mittelalterliche Kirche im Braunschweiger Land, in: *Von der Taufe der Sachsen zur Kirche in Niedersachsen. Geschichte der Evangelisch-lutherischen Landeskirche in Braunschweig*, hg. von Friedrich WEBER, Braunschweig 2010, S. 21–129, hier S. 29.



Abb. 2: Vogelschauplan der Stadt Braunschweig 1606, kolorierter Kupferstich, Stadtarchiv Braunschweig.

Möglichkeit zur Querung des Flusses zusammen.<sup>6</sup> Das von Herzog Heinrich dem Löwen bald nach 1160 gegründete Weichbild Hagen wurde unmittelbar von im Wasserbau erfahrenen Niederländern direkt im Niederungsgebiet der Oker angelegt.<sup>7</sup> Der älteste Vogelschauplan von Braunschweig aus dem Jahr 1606 lässt klar erkennen, welche zentrale Rolle der Fluss und die von ihm gespeisten Gräben und Arme für die städtische Topografie hatten.<sup>8</sup> (Abb. 2)

<sup>6</sup> Vgl. dazu zuletzt mit Hinweisen auf die ältere Literatur und kartografischer Darstellung: Wolfgang MEIBEYER, Henning STEINFÜHRER, Daniel STRACKE, Braunschweig (Deutscher Historischer Städteatlas 4), Münster 2014. Die Stadtkarten sind online verfügbar und können interaktiv genutzt werden (<https://www.uni-muenster.de/Staedtegeschichte/portal/Stadtkarten/braunschweig/index.html>; Abruf: September 2019).

<sup>7</sup> Wolfgang MEIBEYER, Herzog und Holländer gründen eine Stadt. Die Entstehung des Hagen in Braunschweig unter Heinrich dem Löwen, in: BraunschwJb. 75, 1994, S. 7–28.

<sup>8</sup> Zur Ansicht 1606 vgl. Jürgen MERTENS, Die neuere Geschichte der Stadt Braunschweig in Karten, Plänen und Ansichten, Braunschweig 1981, Blatt 11, Erläuterungen S. 74–77.

Für die städtische Wirtschaft war die Oker – wie Flüsse allgemein – in vielfacher Hinsicht von Bedeutung, so etwa für verschiedene Handwerke, Mühlen oder die Fischerei. Außerdem verbesserten die zahlreichen Wasserläufe in Braunschweig die Möglichkeiten zum Feuerschutz. Darüber hinaus speiste die Oker die wasserführenden Gräben der Stadtbefestigung, die die Stadt auf allen Seiten umgaben. Die Lage in der Okerniederung konnte der Stadt aber auch gefährlich werden. Das war bei den regelmäßigen natürlichen Hochwässern ebenso der Fall, wie bei Belagerungen, wenn die Angreifer versuchten, die Oker aufzustauen.<sup>9</sup>

Schließlich markierte die Oker die Grenze zwischen den Bistümern Halberstadt und Hildesheim. Aus diesem Grund gehörte der östliche Teil der Stadt (mit den Weichbildern Hagen und Altwiek) zum Bistum Halberstadt, während der westliche (mit den Weichbildern Altstadt, Neustadt und Sack sowie der landesherrlichen Burg Dankwarderode und dem Blasiusstift) auf dem Gebiet des Bistums Hildesheim lag.<sup>10</sup>

Neben dem Fernhandel basierte die Braunschweiger Wirtschaft auf einem differenzierten und exportorientierten Gewerbe. Zu nennen sind die Tuchmacherei, die Metall- und Lederverarbeitung sowie das Brauwesen. Außerdem wurden Getreide und Wolle aus dem Braunschweiger Hinterland gehandelt.<sup>11</sup> Der Handel von und nach Braunschweig war im späten Mittelalter zum weit überwiegenden Teil ein Handel über Land. Die Stadt lag außerordentlich verkehrsgünstig und war über Straßenverbindungen aus allen Richtungen hervorragend zu erreichen.<sup>12</sup> Außerdem nutzten die Braunschweiger Kaufleute die Möglichkeit, ihre Waren auf dem Landweg nach Magdeburg zu transportieren, um von dort aus über die Elbe nach Hamburg und

---

<sup>9</sup> Vgl. Wilhelm APPEL, Theodor MÜLLER, *Wasserkünste und Wasserwerke der Stadt Braunschweig* (Braunschweiger Werkstücke 33), Braunschweig 1964.

<sup>10</sup> Bernd-Ulrich HERGEMÖLLER, *Verfassungsrechtliche Beziehungen zwischen Klerus und Stadt im spätmittelalterlichen Braunschweig*, in: *Rat und Verfassung im mittelalterlichen Braunschweig. Festschrift zum 600jährigen Bestehen der Ratsverfassung* (Braunschweiger Werkstücke 64), Braunschweig 1986, S. 135–186, hier S. 166–176; Gaby KUPER, *Stadt und Kirche vor der Reformation*, in: *Reformation: Themen, Akteure, Medien. Beiträge zur Ausstellung „Im Aufbruch. Reformation 1517–1617“ vom 7. Mai–19. November 2017 in Braunschweig*, hg. von Birgit HOFFMANN, Heike PÖPPELMANN, Dieter RAMMLER (Quellen und Beiträge zur Geschichte der Evangelisch-lutherischen Landeskirche in Braunschweig 26), Wolfenbüttel 2018, S. 13–44.

<sup>11</sup> Zur Geschichte der Stadt Braunschweig im Mittelalter siehe v. a.: Hermann DÜRRE, *Geschichte der Stadt Braunschweig im Mittelalter*, Braunschweig 1861 (und öfter), ND Hannover-Döhren 1974; Werner SPIESS, *Geschichte der Stadt Braunschweig im Nachmittelalter. Vom Ausgang des Mittelalters bis zum Ende der Stadtfreiheit (1491–1671)*, 2 Halbd., Braunschweig 1966; Manfred GARZMANN, *Die Stadt Braunschweig im späten Mittelalter*, in: *Die Braunschweigische Landesgeschichte. Jahrtausendrückblick einer Region*, hg. von Horst-Rüdiger JARCK, Gerhard SCHILDT, Braunschweig 2000, S. 317–352; Claudia MÄRTL, *Braunschweig. Eine mittelalterliche Großstadt*, in: *Die Wirtschafts- und Sozialgeschichte des braunschweigischen Landes vom Mittelalter bis zur Gegenwart*, hg. von DERS., Karl-Heinrich KAUFHOLD, Jörg LEUSCHNER, Hildesheim u. a. 2008, Bd. 1: *Mittelalter*, S. 358–403.

<sup>12</sup> Eine umfassende Untersuchung zum Handel von und nach Braunschweig fehlt. Vgl. einstweilen SPIESS, *Braunschweig im Nachmittelalter* (wie Anm. 11), S. 371–405; zuletzt: Henning STEINFÜHRER, *Kurze Geschichte der Hansestadt Braunschweig*, Braunschweig 2017, S. 35–54. Zu den Straßenverbindungen: Werner SPIESS, *Die Heerstraßen auf Braunschweig um 1500* (Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Hannover, Oldenburg, Braunschweig, Schaumburg-Lippe und Bremen. Studien und Vorarbeiten zum Historischen Atlas Niedersachsen 16), Göttingen 1936, S. 115–140.

Lübeck zu gelangen. Von Braunschweig aus bestand nur über Oker und Aller zur Weser und weiter nach Bremen die Möglichkeit des Wassertransports.<sup>13</sup>

### 3. Die Anfänge der Okerschiffahrt im 12. und 13. Jh. Realität oder Option?

Es war lange Zeit in der Forschung unbestritten, dass der Fernhandel über Oker, Aller und Weser nach Bremen eine zentrale Rolle für die wirtschaftliche Entwicklung Braunschweigs im 12. und 13. Jh. gespielt habe. Der historische Bezugspunkt dieser Annahme war eine scheinbar eindeutige Formulierung in den wohl 1227 aufgezeichneten und von Herzog Otto, genannt das Kind, beglaubigten Rechten und Freiheiten des Hagen.<sup>14</sup> Diese Rechte, so ist zu lesen, seien den Bürgern des Hagen bereits bei Gelegenheit der Gründung des Weichbildes durch Herzog Heinrich den Löwen verliehen worden. Gleich die erste Regelung des Hagenrechtes bezieht sich auf die Handelsschiffahrt zwischen Braunschweig und Bremen. Im Text heißt es:

*Naves de Brema usque Brunswic liberum atque expeditum semper habeant ascensum et Brunswic deposita earum sarcina et soluto ibidem theloneo debito absque omni impedimenta usque Zhellis, a Zhellis usque Bremam libere descendant.*<sup>15</sup> (Abb. 3)

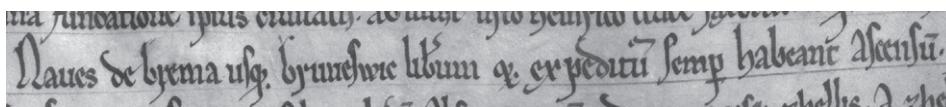


Abb. 3: Die Rechte und Freiheiten des Hagen, 1227 (Ausschnitt), Stadtarchiv Braunschweig.

<sup>13</sup> Vgl. Arnold PETERS, Geschichte der Schifffahrt auf der Aller, Leine und Oker bis 1618 (Forschungen zur Geschichte Niedersachsens 4/6), Hannover 1913; zum Handel nach Bremen zuletzt: Thomas HILL, Die Stadt und ihr Markt. Bremens Umlands- und Außenbeziehungen im Mittelalter (12.–15. Jahrhundert (VSWG, Beiheft 172), Wiesbaden 2004, S. 155–168.

<sup>14</sup> Bei den Rechten und Freiheiten des Hagen handelt sich nicht um eine Urkunde im engeren Sinne. Ein Aussteller oder ein Empfänger werden nicht genannt, außerdem ist das Dokument nicht datiert. Die Forschung geht davon aus, dass es sich um eine auf Veranlassung der Bürger des Hagen entstandene Rechtsaufzeichnung handelt, die Otto kurz nach seinem Herrschaftsantritt mit der Bitte um Beglaubigung präsentiert wurde. Die im Text behandelten rechtlichen Regelungen gehen bis in die Zeit Heinrichs des Löwen zurück. Druck: Urkundenbuch der Stadt Braunschweig, Bd. 1: Statute und Rechtebriefe MCCXXVII–MDCLXXI, hg. von Ludwig HÄNSELNANN, Braunschweig 1873, S. 1 f., Nr. 1; ausführliches Regest: HUB, Bd. 1: 875–1300, hg. von Konstantin HÖHLBAUM, Halle 1876, S. 67 f., Nr. 218; Bernhard DIESTELKAMP, Die Städteprivilegien Herzog Ottos des Kindes, ersten Herzogs von Braunschweig-Lüneburg (1204–1252) (Quellen und Darstellungen zur Geschichte Niedersachsens 59), Hildesheim 1961, S. 25–81; Manfred GARZMANN, Stadtherr und Gemeinde in Braunschweig im 13. und 14. Jahrhundert (Braunschweiger Werkstücke 53), Braunschweig 1976; DERS., Das Ottonianum und die Jura indaginis. Zum 750-jährigen Jubiläum der Stadtrechte für Altstadt und Hagen in Braunschweig, in: BraunschwJb. 59, 1978, S. 9–24.

<sup>15</sup> UB Stadt Braunschweig I (wie Anm. 14), S. 1, Nr. 1.



Schiffe auf der Fahrt von Bremen nach Braunschweig sollten immer frei von Abgaben sein und ungehindert bleiben, während auf der Fahrt nach Bremen in Celle Zoll zu entrichten sei. Die Weiterfahrt nach Bremen sollte wiederum zollfrei bleiben. Außerdem wurde den Braunschweiger Bürgern die Befreiung von der Grundruhr zugestanden, sie hatten also das Recht, bei Schiffbruch verlorenes Gut zu bergen.<sup>16</sup>

Ausgehend von dieser eindeutigen Formulierung des sogenannten Schiffahrtspargrafen war die ältere Forschung einhellig der Meinung, dass es in Braunschweig schon im 12. und 13. Jh. eine lebhaftere Okerschiffahrt gegeben haben müsse und diese einen erheblichen Einfluss auf Stadtentwicklung und Wirtschaftsleben gehabt habe.<sup>17</sup>

Beispielhaft seien hier die einschlägigen Ausführungen von Hans Planitz in seiner „Geschichte der deutschen Stadt im Mittelalter“ angeführt:

„Auch Braunschweig erreichte in der Zeit Heinrichs des Löwen eine führende wirtschaftliche Stellung, besondere als Umschlagsplatz für die Goslarer Erze und deren Verfrachtung auf der Oker. Als ihr Herr erteilte der Herzog der Stadt bedeutende Schiffahrtsprivilegien für die Fahrt nach Celle und Bremen“.<sup>18</sup>

Braunschweig war nach dieser Lesart in ein von Bremen ausgehendes Flussschiffahrtssystem (Oker-Leine-Aller-Weser-Linie) eingebunden. In Braunschweig seien die von Norden kommenden Waren dann umgeladen und auf dem Landweg weitertransportiert worden, während die von Süden kommenden Erze auf Schiffe verladen wurden.

Eine solche Schiffahrt setzte natürlich auch einen angemessenen Hafen voraus. Schriftliche Zeugnisse über die Lage eines solchen Hafens waren jedoch nicht zu ermitteln und so entspann sich eine lebhaftere Diskussion, wo die Schiffe ihre Waren in Braunschweig denn gelöscht hätten. Den meisten Zuspruch erhielt die These, dass die Hafenanlagen am ehesten an der zur Oker hin offenen Westseite des Hagenmarktes sowie auf der gegenüberliegenden Seite in der Neustadt zu lokalisieren seien. Der Vogelschauplan der Stadt von 1606 lässt in diesem Bereich und auch ansonsten keinerlei Einrichtungen erkennen, die der Schiffahrt gedient haben könnten. (Abb. 4)

Detlev Ellmers fasste den erreichten Forschungsstand in seinem Beitrag zur Binnenschiffahrt im Katalog der Ausstellung „Stadt im Wandel“ 1985 folgendermaßen zusammen: Weil die gesamte Hafeninfrastuktur aus dem modernen Stadtbild verschwunden sei, können man sich gar nicht mehr vorstellen,

---

<sup>16</sup> Diese Regelung für den Hagen hatte ihre Entsprechung im zeitgleich aufgezeichneten und ebenfalls von Otto besiegelten Stadtrecht für die Altstadt. UB Stadt Braunschweig 1 (wie Anm. 14), S. 3–7, Nr. 2; GARZMANN, *Ottonianum und Jura Indaginis* (wie Anm. 14).

<sup>17</sup> Vgl. DÜRRE, *Braunschweig im Mittelalter* (wie Anm. 11), S. 231 f.; PETERS, *Schiffahrt* (wie Anm. 13), S. 1 f.; Fritz TIMME, *Die Gründungsvorgänge des Hagens in Braunschweig im Vergleich zu denen der Dammvorstadt in Hildesheim im Lichte neuerer Forschungen*, in: *BraunschwJb.* 27, 1940/41, S. 3–31; DERS., *Ein alter Handelsplatz in Braunschweig*, in: *NdSächsJb.* 22, 1950, S. 33–87; Werner SPIESS, *Wik, Markt und Stadt in Braunschweig*, in: *BraunschwJb.* 32, 1951, S. 103–105;

<sup>18</sup> Hans PLANITZ, *Die deutsche Stadt im Mittelalter. Von der Römerzeit bis zu den Zunftkämpfen*, Köln 1954, ND Wiesbaden 1996, S. 145.



Abb. 4: Vogelschauplan der Stadt Braunschweig 1606, Ausschnitt der nördlichen Innenstadt, kolorierter Kupferstich, Stadtarchiv Braunschweig.

„daß der Hagenmarkt als Markt am (östlichen) Uferhafen der Oker angelegt worden ist oder daß an der Ostseite der Reichsstraße die schiffahrenden Kaufleute der Neustadt auf Grundstücken am Westufer der Oker wohnten, um direkt von ihren Häusern aus ihre Schiffstransporte zu bewerkstelligen.“<sup>19</sup>

Die Quellenarmut zum frühen Braunschweiger Flusshandel war jedoch eine Tatsache, die alle Autoren mit Bedauern konstatierten. Beispielhaft sei Theodor Müller zitiert, der in den 1960-er Jahren erstmals Schifffahrt und Flößerei auf der Oker zum Gegenstand einer ausführlicheren Untersuchung gemacht hatte: „Über den Umfang und

<sup>19</sup> Detlev ELMERS, Wege und Transport: Wasser, in: Stadt im Wandel. Kunst und Kultur des Bürgertums in Norddeutschland. Landesausstellung Niedersachsen 1985, hg. von Cord MECKSEPER, Stuttgart-Bad Cannstatt 1985, S. 243–255, hier S. 243.

die Leistungen der Braunschweiger Schifffahrt auf der Oker und Aller schweigen die Geschichtsquellen des 13. und der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts völlig.<sup>20</sup>

Diese Feststellung hat nach wie vor Bestand. Es gibt außer dem Hagenrecht vor der zweiten Hälfte des 14. Jh.s weder aus Braunschweig noch aus einem anderen Orte irgendeine Nachricht im Zusammenhang mit der Okerschifffahrt. Diese Situation gepaart mit dem Fehlen archäologischer Befunde oder topografischer Hinweise brachte den Siedlungsgeografen Wolfgang Meibeyer, der bei seinen langjährigen Forschungen zur Braunschweiger Stadtopografie wiederholt einen möglichen Hafenstandort zu ermitteln versucht hatte, zu einem der bisherigen Forschung widersprechenden Schluss. Aus dem Schweigen der Quellen folgerte er, dass es einen hochmittelalterlichen Flusshandel auf der Oker schlicht nicht gegeben habe. „Vielmehr will es scheinen, dass es sich von Seiten des Herzogs um die Zusicherung eines Rechtsanspruchs eher im Sinne einer Option handelte und kaum um die Reflexion eines bestehenden Zustandes.“<sup>21</sup> Diese These von Wolfgang Meibeyer könnte durchaus zutreffend sein, auch wenn letzte Sicherheit insbesondere für die Zeit um 1200, in der die Schriftlichkeit noch rudimentär ausgebildet war, nicht zu gewinnen ist. Thomas Hill gibt zu bedenken, dass die Nachricht des Hagenrechts über die Schifffahrt auf der Oker im 12. und frühen 13. Jh. der Realität entsprochen haben könnte, dass der Schiffsverkehr aber wegen mangelnder wasserbaulicher Pflege und der nachfolgenden Anlage von Wehren und Mühlen entlang der Oker darauf zum Erliegen gekommen sei.<sup>22</sup>

#### 4. Der lange Weg zur Etablierung einer Okerschifffahrt im 14. und 15. Jh.

Schriftliche Zeugnisse über die Einrichtung einer Schifffahrt auf der Oker setzen in der zweiten Hälfte des 14. Jh.s ein. Im Jahr 1367 sicherte der in Celle residierende Lüneburger Herzog Wilhelm der Stadt Lüneburg zu, dass er keinen Wasserweg für die Verschiffung von Korn oder anderen Waren aus Braunschweig oder Hannover öffnen oder auch nur die Anlage eines solchen Weges gestatten werde.<sup>23</sup> Die Lüneburger befürchteten offensichtlich, dass Braunschweig und Hannover den Plan verfolgten, Oker und Leine für Handelszwecke nutzbar zu machen. Ein solcher auf Bremen aus-

<sup>20</sup> Aus den seit der Mitte des 14. Jh.s einsetzenden Nachrichten glaubte er aber schlussfolgern zu können, dass die Okerschifffahrt auch in der Zeit davor „von großer Bedeutung gewesen sein“ müsse. Theodor MÜLLER, *Schifffahrt und Flößerei im Flussgebiet der Oker* (Braunschweiger Werkstücke 39), Braunschweig 1968, S. 40.

<sup>21</sup> Wolfgang MEIBEYER, *Gab es wirklich eine bedeutende Fracht-Schifffahrt auf der unteren Oker im hohen Mittelalter*, in: *BraunschwJb.* 83, 2002, S. 205–210, hier S. 207.

<sup>22</sup> HILL, *Stadt und Markt* (wie Anm. 13), S. 155 f.

<sup>23</sup> HUB, Bd. 4, 1361–1392, hg. von Konstatin HÖHLBAUM, Halle 1896, S. 84 f., Nr. 221; *Urkundenbuch der Stadt Braunschweig*, Bd. 6 1361–1374, bearb. von Josef DOLLE (Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Niedersachsen und Bremen 37), Hannover 1998, S. 443 f., Nr. 370; MÜLLER, *Schifffahrt* (wie Anm. 20), S. 41; Matthias PUHLE, *Die Politik der Stadt Braunschweig innerhalb des sächsischen Städtebundes und der Hanse im späten Mittelalter* (Braunschweiger Werkstücke 63), Braunschweig 1985, S. 92; MEIBEYER, *Fracht-Schifffahrt* (wie Anm. 21), S. 208.

gerichteter Handel, für den in erster Linie Getreide als Handelsgut in Frage kam, stand im Widerspruch zu den wirtschaftlichen Interessen Lüneburgs, das ein Zwischenhandelsmonopol zwischen Küste und sächsischem Binnenland für Getreide anstrebte.<sup>24</sup> Dass die Braunschweiger die Pläne zur Ausweitung des Getreidehandels an Lüneburg dennoch weiterverfolgten, zeigt das den Braunschweigern sowie Kaufleuten aus Hannover, Goslar und Hameln vom Bremer Rat 1370 eingeräumte Recht, Getreide unter denselben Bedingungen wie die Bremer Bürgern zu handeln.<sup>25</sup>

Im nach dem Tod Herzog Wilhelms († 1369) ausgebrochenen Lüneburgischen Erbfolgekrieg zwischen den Herzögen von Sachsen-Lauenburg und den Welfen unterstützte die Stadt Braunschweig den Welfen Magnus, während sich die Lüneburger auf die Seite der Askanier stellten. Vor diesem Hintergrund ist es nicht verwunderlich, dass Magnus 1371 in einer weiteren Urkunde die Zusicherung an die Lüneburger widerrief und stattdessen der Stadt Braunschweig das Recht zur Anlage eines Schifffahrtsweges gewährte.<sup>26</sup>

Die Braunschweiger, so der erklärte Wille des Herzogs, sollten *varen moghen mit schepen van Brunswich wente to Tzelle weder unde vort ungehinderte unde unbeschadet*.<sup>27</sup> Im Einzelnen wurden folgende Festlegungen getroffen:

- die Oker sollte bis Celle schiffbar gemacht werden;
- die Stadt Braunschweig erhielt das Recht, die den angestrebten Schiffsverkehr behindernden Mühlen aufzukaufen; sofern es sich dabei um herzogliche Lehen handelte, wollte der Herzog zu Gunsten der Stadt tätig werden;
- die Ufer sollten beräumt und die für das Treideln nötigen Wege und Stege angelegt werden;
- schließlich sollte in Celle der übliche Zoll (*van dem korne und van alleme gude*) entrichtet werden.<sup>28</sup>

Folgt man Wolfgang Meibeyer, so markiert dieses Dokument den eigentlichen Beginn des Versuchs, die Oker für den Handel schiffbar zu machen.<sup>29</sup> (Abb. 5)

Den Widerstand des Lüneburger Rates gegen einen solchen Wasserweg vermochte auch die Niederlage der Lauenburger Herzöge in der Schlacht bei Winsen 1388 nicht zu brechen. Mit allen Mitteln versuchte man in den folgenden Jahrzehnten, die zwar geplante, aber zunächst nicht in die Tat umgesetzte Einrichtung der Okerschifffahrt zu unterbinden.<sup>30</sup> Zu den zu diesem Zweck ergriffenen Maßnahmen gehörte der pfandweise Erwerb von Burgen entlang der Aller (unter anderem Ahlden und Dieckhorst),

<sup>24</sup> PUHLE, Städtebund (wie Anm. 23), S. 92.

<sup>25</sup> Ebd.

<sup>26</sup> MÜLLER, Schifffahrt (wie Anm. 20), S. 41; PUHLE, Städtebund (wie Anm. 23), S. 93.

<sup>27</sup> Stadtarchiv Braunschweig A I 1: 238 (1371 März 12); HUB 4 (wie Anm. 23), S. 162 f., Nr. 381; UB Stadt Braunschweig 6 (wie Anm. 23), S. 678 f., Nr. 610.

<sup>28</sup> Ebd.

<sup>29</sup> MEIBEYER, Fracht-Schifffahrt (wie Anm. 21), S. 208.

<sup>30</sup> PUHLE, Städtebund (wie Anm. 23), S. 93.

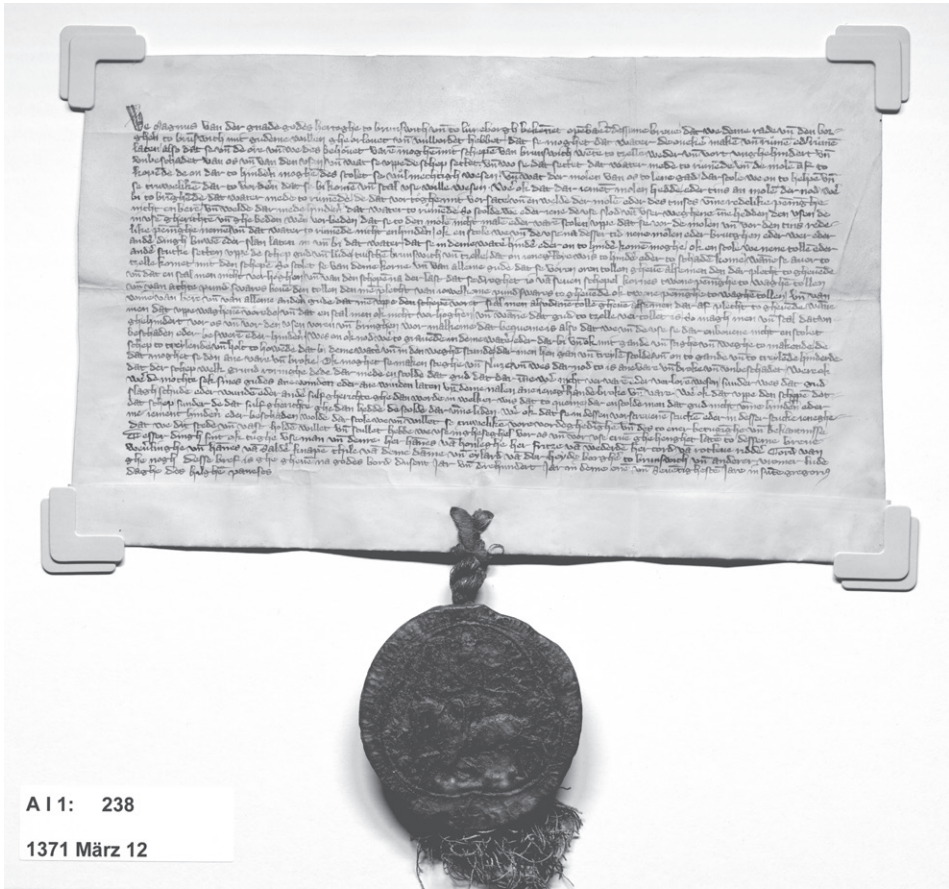


Abb. 5: Herzog Magnus von Braunschweig-Lüneburg gestattet Braunschweig die Schiffbarmachung der Oker zur Herstellung eines Wasserwegs nach Celle, 1371 März 12, Stadtarchiv Braunschweig.

wiederholte Beschwerdeführung bei den Landesherren über die Braunschweiger Handelspläne<sup>31</sup> sowie schließlich 1439 der Abschluss von Bündnisverträgen mit den Lüneburger Herzögen Otto und Friedrich einerseits<sup>32</sup> sowie der Stadt Magdeburg andererseits.<sup>33</sup> Die Elbmétropole wäre von einer Verlagerung des Braunschweiger Handels auf Oker und Aller ebenfalls betroffen gewesen. Die Verschiffung des Braunschweiger Getreides hätte dann nicht mehr über Magdeburg erfolgen müssen. In dem zwischen Lüneburg und Magdeburg geschlossenen Vertrag vom 30. April 1439 wird als Ziel des

<sup>31</sup> So erging auf Grund einer solchen Beschwerde 1429 eine Warnung von Herzog Bernhard an die Stadt Braunschweig, die Verschiffung von Korn über Celle nach Bremen nicht fortzusetzen; HUB, Bd. 6: 1415–1433, hg. von Karl KUNZE, Leipzig 1905, S. 448 f., Nr. 791; MÜLLER, Schiffahrt (wie Anm. 20), S. 43; PUHLE, Städtebund (wie Anm. 23), S. 93.

<sup>32</sup> Ebd.

<sup>33</sup> Urkundenbuch der Stadt Magdeburg, bearb. von Gustav HERTEL, Bd. 2: 1403–1469, Halle 1894, S. 522 f., Nr. 395. PUHLE, Städtebund (wie Anm. 23), S. 93.

Bündnisses festgehalten, *dat de graven und waterfard, de rad und stad to Brunswick heft begond to makende uthe der Oveker in de Alre, dar se also vort na Bremen uppe dencken to schepende, nablive und vorhindert werde.*<sup>34</sup> Die Wahrung der jeweils eigenen wirtschaftlichen Interessen stand in dieser Auseinandersetzung über den ansonsten im Rahmen des sächsischen Städtebundes bzw. der Hanse gepflegten Gemeinsamkeiten.<sup>35</sup> Ein drohender Waffengang der um ihre Vorrechte konkurrierenden Kommunen konnte nur mit Mühe verhindert werden.<sup>36</sup> Im Jahr 1440 vereinbarten Lüneburg und Braunschweig auf Vermittlung Magdeburgs in Gardelegen ein auf sieben Jahre terminiertes Moratorium, während dieser Zeitspanne sollte an der Oker nicht weiter gebaut werden. Vielmehr bekräftigten die Städte die Absicht, auf dem Verhandlungsweg eine gütliche Einigung herbeizuführen.<sup>37</sup>

In Wirklichkeit dachte aber keiner der Kontrahenten daran, dieses Moratorium auch einzuhalten. Die Lüneburger ließen 1441 in die Bestätigung ihres Salzhandelsprivilegs durch König Friedrich III. auch ein ausdrückliches Verbot des Handels mit fremdem Salz, Korn oder anderen Waren auf der Oker hineinschreiben.<sup>38</sup> Die Braunschweiger versuchten ihrerseits Tatsachen zu schaffen, indem sie die wasserbaulichen Maßnahmen an der Oker einfach fortsetzten. Die in den 1420er Jahren in Gang gekommenen Bauarbeiten waren mehrfach ins Stocken geraten. In den Jahren nach 1439 sind nicht unerhebliche Ausgaben für Baumaßnahmen an der Oker belegt.<sup>39</sup> So werden z. B. 1441 und 1442 Ausgaben für den Schleusenbau bei Ölper, Veltenhof und Watenbüttel gebucht.<sup>40</sup>

Noch vor Ablauf des Moratoriums von 1441 kam es 1444 zu einem erneuten von den Herzögen Otto und Friedrich vermittelten Vertrag, diesmal zwischen den Städten Braunschweig, Magdeburg und Lüneburg.<sup>41</sup> Die Kommunen vereinbarten, dass die Oker für die folgenden 23 Jahre in dem erreichten Ausbauzustand bleiben sollte. Den Braunschweigern war lediglich die Schifffahrt bis zum etwa zwölf Kilometer flussabwärts gelegenen Schloss Neubrück gestattet. Auf diesem Abschnitt war die Oker also offensichtlich bereits ausgebaut. Für den Fernhandel vorgesehene Waren wie Salz oder Getreide durften selbst auf diesem kurzen Stück nicht per Schiff transportiert

<sup>34</sup> Ebd.

<sup>35</sup> Ebd., S. 94.

<sup>36</sup> Sowohl Magdeburg als auch Braunschweig versuchten die benachbarten Städte Halberstadt, Quedlinburg, Aschersleben oder Halle in diesem Streit auf ihre Seite zu ziehen. Zur Auseinandersetzung mit Magdeburg vgl. MÜLLER, Schifffahrt (wie Anm. 20), S. 42 f.; PUHLE, Städtebund (wie Anm. 23), S. 93–97; HILL, Stadt und Markt (wie Anm. 13), S. 162–168.

<sup>37</sup> UB Stadt Magdeburg 2 (wie Anm. 33), Nr. 424, S. 549; PUHLE, Städtebund (wie Anm. 23), S. 95.

<sup>38</sup> HUB, Bd. 7,1: 1434–1441, hg. Hans Gerd VON RUNDSTEDT, Weimar 1939, S. 350, Nr. 691; Regesten Kaiser Friedrich III. (1440–1493), Heft 33: Die Urkunden und Briefe aus den Archiven und Bibliotheken des deutschen Bundeslandes Niedersachsen, bearb. von Paul Joachim HEINIG, Wien u. a. 2018, S. 52, Nr. 3. PUHLE, Städtebund (wie Anm. 23), S. 97.

<sup>39</sup> MÜLLER, Schifffahrt (wie Anm. 20), S. 42.

<sup>40</sup> PUHLE, Städtebund (wie Anm. 23), S. 97.

<sup>41</sup> Stadtarchiv Braunschweig A I 1: 744 (1444 Oktober 20); UB Stadt Magdeburg 2 (wie Anm. 33), Nr. 424, S. 549; PUHLE, Städtebund (wie Anm. 23), S. 97.

werden. Die Lüneburger gaben ihrerseits den Braunschweiger Handel durch ihre Stadt wieder frei, den sie zwischenzeitlich gesperrt hatten.<sup>42</sup> Für einige Jahre schien es, als habe sich Lüneburg im Streit um die Okerschiffahrt endgültig durchzusetzen vermocht. Mit dem 1454 ausgebrochenen sogenannten Lüneburger Prälatenkrieg sollte jedoch wieder Bewegung in das Projekt kommen.<sup>43</sup> Braunschweig nutzte die zwischenzeitliche außenpolitische Handlungsunfähigkeit Lüneburgs und trieb den Ausbau der Oker nunmehr entschieden voran.<sup>44</sup> Im Jahr 1456 taucht mit Arnd Porner auch erstmals ein Braunschweiger Kaufmann in den allerdings nur bruchstückhaft überlieferten Celler Wasserzollregistern auf.<sup>45</sup> Aus den Zollregistern geht nicht eindeutig hervor, ob Porner bereits von Braunschweig per Schiff die Oker herunter gefahren war oder seine Fahrt nach Bremen erst in Celle begann.<sup>46</sup> Das Braunschweiger Engagement für den Bremenhandel auf dem Wasserweg war jedenfalls ungebrochen. Im Jahr 1457 führte die Stadt bei den Herzögen Friedrich und Bernhard von Braunschweig-Lüneburg Beschwerde über die Höhe der in Celle zu errichtenden Zölle.<sup>47</sup> Im selben Jahr ersuchte der Rat seine Bremer Kollegen, den Braunschweiger Kaufleuten die freie Schifffahrt von und nach Bremen zu gestatten.<sup>48</sup> Für die Jahre 1458 und 1459 ist der Schleusenbau bei Hillersen und bei Wienhausen belegt.<sup>49</sup>

Im Mai 1459 wurde schließlich auch ein Durchbruch bei den Verhandlungen mit Lüneburg und Magdeburg erzielt.<sup>50</sup> Der Vertrag von 1444 wurde aufgehoben. Der Stadt Braunschweig wurde das Recht zugestanden, alle Waren außer Salz und Eisen nach Bremen auszuführen sowie alle Waren außer Fisch aus Bergen und getrockneten Fisch aus Bremen auf dem Wasserweg einzuführen. Die Stadt Lüneburg und die Lüneburger Herzöge sollten das Recht haben, bei Bedarf ein Drittel des von Braunschweigern gehandelten Getreides zum üblichen Preis zu erwerben.

---

<sup>42</sup> MÜLLER, Schifffahrt (wie Anm. 20), S. 44.

<sup>43</sup> Vgl. Bernd-Ulrich HERGEMÖLLER, Pfaffenkriege im spätmittelalterlichen Hanseraum (Städteforschung C 2), 2 Bd., Köln, Wien 1988, Bd. 1, S. 112–193; Bernd-Ulrich HERGEMÖLLER, Der Lüneburger „Prälatenkrieg“ unter rechts- und verfassungsgeschichtlichen Aspekten, in: „Alles was Recht ist!“ 750 Jahre Stadtrecht in Lüneburg, hg. von Christian LAMSCHUS, Hilke LAMSCHUS, Uta REINHARDT, Lüneburg 1997, S. 177–191; Robert GRAMSCH, Städtische Gesellschaft und Kirche im sogenannten „Lüneburger Prälatenkrieg“, in: Städtische Gesellschaft und Kirche im Spätmittelalter, hg. von Sabine KLAPP, Sigrid SCHMITT (Geschichtliche Landeskunde 62), Stuttgart 2008, S. 93–122.

<sup>44</sup> Vgl. MÜLLER, Schifffahrt (wie Anm. 20), S. 44–46.

<sup>45</sup> Edition bei PETERS, Geschichte (wie Anm. 13), S. 50: *Item Arnd Porner van Brunßwig scheppepe hyr 1½ eken mit korn, vor de eken 3½ mark und vor den bording 23 β, summa 5 mark 4 β.* Siehe auch PUHLE, Städtebund (wie Anm. 23), S. 98.

<sup>46</sup> MÜLLER, Schifffahrt (wie Anm. 20), S. 46.

<sup>47</sup> Ebd.

<sup>48</sup> HUB, Bd. 8: 1451–1463, bearb. von Walther STEIN, Leipzig 1899, S. 389 f., Nr. 595; PUHLE, Städtebund (wie Anm. 23), S. 98.

<sup>49</sup> MÜLLER, Schifffahrt (wie Anm. 20), S. 46.

<sup>50</sup> Stadtarchiv Braunschweig A I 1: 807; UB Stadt Magdeburg 2 (wie Anm. 33), S. 732 f., Nr. 777; HUB 8 (wie Anm. 48), S. 509, Nrr. 803 f.; MÜLLER, Schifffahrt (wie Anm. 20), S. 46, PUHLE, Städtebund (wie Anm. 23), S. 98.

## 5. Der Braunschweiger Handel über die Oker in der zweiten Hälfte des 15. Jh.s

Das für die Stadt Braunschweig positive Verhandlungsergebnis scheint unverzüglich in die Praxis umgesetzt worden zu sein. Jedenfalls ist im Geschäftsbuch des Gemeinen Rats, der für die Regelungen der Belange der Gesamtstadt zuständig war, vermerkt, dass im Jahr 1459 das erste mit Weizen beladene Schiff auf den Weg nach Celle geschickt worden sei: *Anno d[omi]ni XIII<sup>c</sup> LIX do ghing dat erste schep van bru[nswi]k na Tzelle, geladen myt XL scheppe[l] wete.*<sup>51</sup> (Abb. 6)

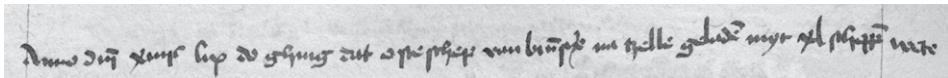


Abb. 6: Eintrag über den Abgang des ersten Schiffes von Braunschweig nach Celle 1459, Degedingbuch des Gemeinen Rates, Stadtarchiv Braunschweig.

In der Folge nahm der in den Celler Wasserzollregistern dokumentierte Schiffsverkehr von Braunschweig aus erheblich zu,<sup>52</sup> auch wenn der Anteil der aus Braunschweiger stammenden Frachtschiffer gegenüber denen aus Celle nie höher als etwa bei einem Sechstel lag.<sup>53</sup> Unter den Braunschweiger Kaufleuten, die sich an dem neuen Handel auf dem Wasserweg beteiligten, waren auch Angehörige einflussreicher Kaufmannsfamilien, wie Arnd Porner, Tile von Damm, Meyne von Peyne oder Henning und Cord Horneburg.<sup>54</sup> Gehandelt wurde hauptsächlich mit Getreide, daneben finden noch Wolltuch, Leinwand, Flachs, Mumme sowie Salz in den Wasserzollregistern Erwähnung.<sup>55</sup> Als Schiffstyp werden Bordinge und Eken genannt, deren Tragfähigkeit wohl zwischen zehn und 50 Tonnen lag.<sup>56</sup>

Eine gedeihliche Entwicklung nahm die unter so großen Mühen und Investitionen eingerichtete Okerschiffahrt freilich auch jetzt nicht.<sup>57</sup> Die Lüneburger Herzöge Bernd und Otto hatten zwar zunächst ihr Einverständnis mit der Einigung von 1459 erklärt.<sup>58</sup> Das hinderte ihren Vater Friedrich, der sich eigentlich zu Gunsten seiner Söhne 1457 von der Regierung zurückgezogen hatte, aber nicht daran, der Stadt Braunschweig

<sup>51</sup> Stadtarchiv Braunschweig, B I 2: 3, fol. 112v; HUB 8 (wie Anm. 48), S. 515; MÜLLER, Schifffahrt (wie Anm. 20), S. 46; HILL, Stadt und Markt (wie Anm. 13), S. 162.

<sup>52</sup> Vgl. die Edition der Zollregister bei PETERS, Geschichte (wie Anm. 13), S. 52–64; HILL, Stadt und Markt (wie Anm. 13), S. 165–167.

<sup>53</sup> MÜLLER, Schifffahrt (wie Anm. 20), S. 46.

<sup>54</sup> Neben diesen werden noch genannt: Knyhenneke, Hermann Detten, Heinrich und Hans von Brugken, Helmeke Konynk, Henning Kalmas, Hermann Soest, Ludeke van Elze sowie Ulrich Volkmarod. Werner SPIESS, Die Ratsherren der Hansestadt Braunschweig 1231–1671 (Braunschweiger Werkstücke 42), Braunschweig 1970; PUHLE, Städtebund (wie Anm. 23), S. 100.

<sup>55</sup> PETERS, Geschichte (wie Anm. 13), S. 52–64.

<sup>56</sup> MÜLLER, Schifffahrt (wie Anm. 20), S. 49; Rolf AHLERS, Zur Größe der Schiffe auf Aller, Oker und Schunter im Mittelalter, in: Braunschweigische Heimat 102/2, 2016, S. 20–24.

<sup>57</sup> PUHLE, Städtebund (wie Anm. 23), S. 99.

<sup>58</sup> HUB 8 (wie Anm. 48), S. 514, Nr. 821.



den weiteren Ausbau der Oker im Lüneburgischen Herrschaftsbereich – weil die Einigung ohne sein Wissen geschehen sei – zwischenzeitlich zu untersagen.<sup>59</sup> Es ist zu vermuten, dass die Stadt Lüneburg im Hintergrund Einfluss auf den Herzog nahm, den Widerstand gegen den Braunschweiger Okerhandel hatte die Kontrahentin jedenfalls nicht aufgegeben.

Im Verlaufe der Verhandlungen dieser Jahre zogen die Braunschweiger übrigens nicht nur das Privileg von Herzog Magnus aus dem Jahr 1367 zum Beleg ihres Standpunktes heran, sondern auch die Rechte und Freiheiten des Hagen mit dem entsprechenden Schifffahrtsparagrafen.<sup>60</sup>

Die Frequenz der Okerschifffahrt ging bereits seit Beginn der 1480-er Jahre merklich zurück. Das letzte Braunschweiger Schiff ist in den Celler Zollregistern 1489 verzeichnet.<sup>61</sup> Den daraus zu ziehenden Schluss, dass der Handel per Schiff bereits um 1500 in Braunschweig keine Rolle mehr gespielt haben dürfte, legt das durch den Zollschreiber Hermann Bote angelegte Zollbuch aus dem Jahr 1503 nahe.<sup>62</sup> Dieses Buch ist eine Art Geschäftsordnung für den Zöllner und die eng mit ihm zusammenarbeitenden Torwärter an den neun Stadttoren. Während der Getreidehandel und die verschiedenen, die Stadt passierenden Karren und Wagen recht eingehend behandelt werden, ist von einem Handel per Schiff an keiner Stelle die Rede. Im Jahr 1507 geht aus Verhandlungen zwischen der Stadt Celle und den Herzögen von Braunschweig-Lüneburg hervor, das zu dieser Zeit keine Braunschweiger Handelsschiffe mehr auf der Oker unterwegs waren. Spätestens im Jahr 1519 wurde einer Okerschifffahrt gänzlich die wirtschaftliche Basis entzogen. In diesem Jahr erlangten die Celler Kaufleute das Monopol für den Handel auf der Aller.<sup>63</sup> Damit wären die Braunschweiger gezwungen gewesen, ihre Waren in Celle umzuladen. Die Braunschweiger Kaufleute waren daher schon am Ende des 15. Jh.s zu der zuvor geübten Praxis zurückgekehrt. Sie transportierten ihre Waren entweder direkt auf dem Landweg nach Bremen oder luden in Celle auf die Fahrzeuge der Celler Flussschiffer um.

Als nach wie vor ungelöst muss die Frage nach der Lage des Hafens in Braunschweig gelten. Die vorhandenen Quellen erlauben es nicht, einen Hafen oder zumindest einen Anladebereich für die Flussschiffe zu lokalisieren. Möglicherweise wurden die Schiffe außerhalb der Stadt be- und entladen. Möglicherweise geschah dies aber auch im Be-

---

<sup>59</sup> Zu einer endgültigen Einigung kam es erst 1461; HUB 8 (wie Anm. 48), S. 515, Nr. 822, S. 631, Nr. 1044; PUHLE, Städtebund (wie Anm. 23), S. 99.

<sup>60</sup> HUB 8 (wie Anm. 48), S. 518, Nr. 826; MÜLLER, Schifffahrt (wie Anm. 20), S. 47; PUHLE, Städtebund (wie Anm. 23), S. 100.

<sup>61</sup> PETERS, Geschichte (wie Anm. 13), S. 63; PUHLE, Städtebund (wie Anm. 23), S. 99.

<sup>62</sup> Vgl. dazu Henning STEINFÜHRER, Hermann Botes Braunschweiger Zollbuch von 1503. Edition und Kommentar, in: 500 Jahre Schichtbuch. Aspekte und Perspektiven der Hermann-Bote-Forschung, hg. von DEMS., Christian HEITZMANN, Thomas SCHARFF (Braunschweiger Werkstücke 116), Braunschweig 2017, S. 145–235.

<sup>63</sup> PETERS, Geschichte (wie Anm. 13), S. 22–41.



Abb. 7: Wappen der Braunschweiger Weichbilde, links oben das Ankerwappen des Hagen, Braunschweigs Historische Händel 1609.

reich der Neustadt, deren im 16. Jh. erstmals nachweisbares Weichbildwappen einen mit einem Anker belegten Löwen zeigt.<sup>64</sup> (Abb. 7) Dies muss aber Spekulation bleiben.

In der am Anfang des 17. Jh.s entstandenen Chronik des Joachim Strunck d. Ä., Organist an der Petrikirche (ca. 1560–1610), heißt es zum Weichbildwappen der Neustadt:

„ein rot Leu im weißen Schilde und einem Anker in des Lewen Brust. Den Anker haben sie davon, dieweil man von Braunschweig zu Waßer bis zu Bremen hat fahren können und von Bremen in die See gleich andern Seestädten.“<sup>65</sup>

<sup>64</sup> Arnold RABOW, Braunschweigs Weichbildwappen (Stadtarchiv und Stadtbibliothek. Kleine Schriften 14), Braunschweig 1985, S. 9–11; Braunschweigische Historische Händel: Ausführlicher Warhaffter Historischer Bericht, die Fürstliche Land- und Erbstadt Braunschweig, Auch der Hertzogen zu Braunschweig und Lüneburg Wolfenbüttelschen Theils darüber habende Landesfürstliche Hoch- Obrig- und Gerechtigkeit [...] betreffend, 3 Bde., Helmstedt 1607–1609, hier Bd. 3, S. 1448.

<sup>65</sup> Stadtarchiv Braunschweig, H III 2: 16 (Chronik der Stadt BS, geht von der Gründung der Stadt bis zum Jahre 1600, Bearbeitung von Joachim Strunck dem Älteren).

Eine gewisse Wehmut, dass dies nicht mehr so sei, scheint hier mitzuschwingen. Eine Wehmut, die auch in einem zu 1492 überlieferten Gedicht zum Ausdruck kommt:

*Brunswick also iße genandt,  
Und wan se were scheperick,  
Man sprekt in alle dudesche landt,  
En were nicht ehr gelicke.*<sup>66</sup>

In der Stadtgeschichtsschreibung hatte die Okerschiffahrt dann – wie eingangs dargestellt – ihren festen Platz. Wie tief die vermeintliche Bedeutung Braunschweigs als Ort der Binnenschiffahrt im historischen Bewusstsein der Braunschweiger verwurzelt war, sollte sich auf einer Gewerbeausstellung 1933 zeigen. Ohne alle geschichtswissenschaftlichen Skrupel wurde auf der südlichen Stadtseite in unmittelbarer Nähe des damaligen Bahnhofs der imaginierte mittelalterliche Hafen Braunschweigs zum Leben erweckt. (Abb. 8)

Auch wenn die Oker nur für wenige Jahrzehnte eine Rolle im Fernhandel spielte, so war sie im regionalen Kontext gleichwohl als Transportweg von einiger Bedeutung. Seit dem 14. Jh. gibt es Belege für den Schiffstransport von Baumaterial (etwa Stein und Holz) aus den südlich von Braunschweig gelegenen Steinbrüchen.<sup>67</sup> Das Be- und Entladen dürfte auch in diesem Falle außerhalb der Stadt erfolgt sein.

In der frühen Neuzeit bemühten sich die Braunschweiger Herzöge mehrfach um eine Schiffbarmachung der Oker bzw. verfolgten Kanalbauprojekte, unter anderem zur Elbe. Diese Bemühungen scheiterten wie auch die der Stadt Braunschweig im Mittelalter nicht zuletzt an der ablehnenden Haltung ihrer in Celle residierenden Verwandten.<sup>68</sup>

\*

Der Warentransport auf der Oker von Braunschweig hat im Mittelalter bei weitem nicht die Bedeutung gehabt, die ihm von der älteren Stadtgeschichtsforschung zugeschrieben wurde. Das älteste schriftliche Zeugnis für eine Okerschiffahrt ist das Hagenrecht von 1227. Das darin festgeschriebene Recht der freien Schifffahrt nach Bremen wird dabei mit Herzog Heinrich dem Löwen in Verbindung gebracht, dem Gründer des Weichbilds. Es ist jedoch umstritten, ob im 12. und 13. Jh. überhaupt eine auf den Fernhandel ausgerichtete Okerschiffahrt eingerichtet wurde. Wolfgang Meibeyer hat zu Recht darauf hingewiesen, dass das Fehlen sämtlicher anderer Quellen zum Warenverkehr auf der Oker ein Hinweis darauf sein könnte, dass die Formulierungen des Hagenrechts keinen bestehenden Zustand widerspiegelte, sondern vielmehr als später einzulösende Option auf die Einrichtung eines Flusshandels interpretiert werden müssen. Ernsthaftige Bemühungen um die Nutzung der Oker als Schifffahrtsweg setzten

<sup>66</sup> Zitiert nach MEIBEYER, Fracht-Schifffahrt (wie Anm. 21), S. 209.

<sup>67</sup> MÜLLER, Schifffahrt (wie Anm. 20), S. 50.

<sup>68</sup> Ausführlich dargestellt in ebd., S. 51–194.



Abb. 8: Nachbau eines Braunschweiger Okerhafens, Gewerbeausstellung 1933, Stadtarchiv Braunschweig.

nachweisbar jedenfalls erst in der zweiten Hälfte des 14. Jh.s ein. Bei der Einrichtung dieser Schifffahrt hatte die Stadt Braunschweig mit großen Widerständen zu kämpfen. Sowohl die Stadt Lüneburg, die sich zeitweise mit Magdeburg verband, als auch die Lüneburger Linie der Welfenherzöge leisteten vornehmlich aus wirtschaftlichen Gründen entschiedenen Widerstand gegen die Braunschweiger Pläne.

Trotz aller Schwierigkeiten gelang es der Stadt Braunschweig in der Mitte des 15. Jh.s, tatsächlich eine Okerschifffahrt einzurichten. Im Jahr 1459 ist der erste Schiffstransport von Braunschweig aus schriftlich bezeugt. In den folgenden drei Jahrzehnten kam eine regelmäßige Schifffahrt in Gang. Die fortdauernde Behinderung ihrer Entwicklung durch die Lüneburger Herzöge hatte jedoch zur Folge, dass dieser Okerhandel rasch wieder einging. Wohl noch vor 1500, spätestens aber mit der Errichtung des Monopols der Celler Kaufleute für die Allerschifffahrt 1519 kam der Handelsverkehr auf der Oker zu seinem Ende. Mit Theodor Müller kam man daher resümieren:

„Das Ende der braunschweigischen Schifffahrt ist nicht auf die Unzulänglichkeit der Oker als Wasserstraße zurückzuführen. [...] Denn bei einem zweckmäßigen Ausbau hätte die Oker bis ins 19. Jh. hinein ihre Aufgabe als Schifffahrtsweg durchaus erfüllen können. Das unüberwindliche Hindernis war also nicht die Beschaffenheit des Flusses, sondern nur die allein auf die Stärkung und Entwicklung der eigenen Wirtschaft bedachte Politik des [Lüneburger] Territorialfürstentums, das sich um 1500 durchsetzen konnte und das auch den vom Herzogtum Braunschweig im 16. und nochmals im 18. Jh. angestrebten Ausbau der Oker als Schifffahrtsweg verhinderte.“<sup>69</sup>

---

<sup>69</sup> Ebd., S. 50.



## Hamburgs Oberelbeschiffer um 1500. Das Buch der Jacobi-Bruderschaft der aufwärtsfahrenden Schiffer (1429–1537)

Klaus-Joachim Lorenzen-Schmidt (†)

Die Hamburger Oberelbeschiffer oder *Wynserverer vor dem Wynser bome* bzw. kurz *böter*, deren Anlegeplätze vor dem Winserbaum östlich der Stadt lagen, bildeten 1429 eine eigene, dem heiligen Jakob geweihte Bruderschaft am Altar der heiligen Cosmas und Damian in der St. Jacobikirche. Diesen Altar, an dem ein Priester für die Brüder und Schwestern Messen las, statteten sie weiter aus (1513 mit einer Tafel, die den Patron darstellte), erhielten auch die Erlaubnis, vor ihm ein Gestühl anzulegen, und stifteten einen großen Kerzenständer mit einer dicken Kerze (Tortitie, hier *trottizie* genannt). Ansonsten diente die Bruderschaft, wie andere auch, der Förderung des Seelenheils der Mitglieder, darunter auch des Totengedenkens. Sie hatte auch festliche Zusammenkünfte, bei denen Gebäck und Bier verzehrt wurden. Die Bruderschaft war nicht außergewöhnlich reich, brachte aber doch beträchtliche Gelder und auch Hausbesitz zusammen.

### Editionszeichen

< > Paginierung durch Archiv

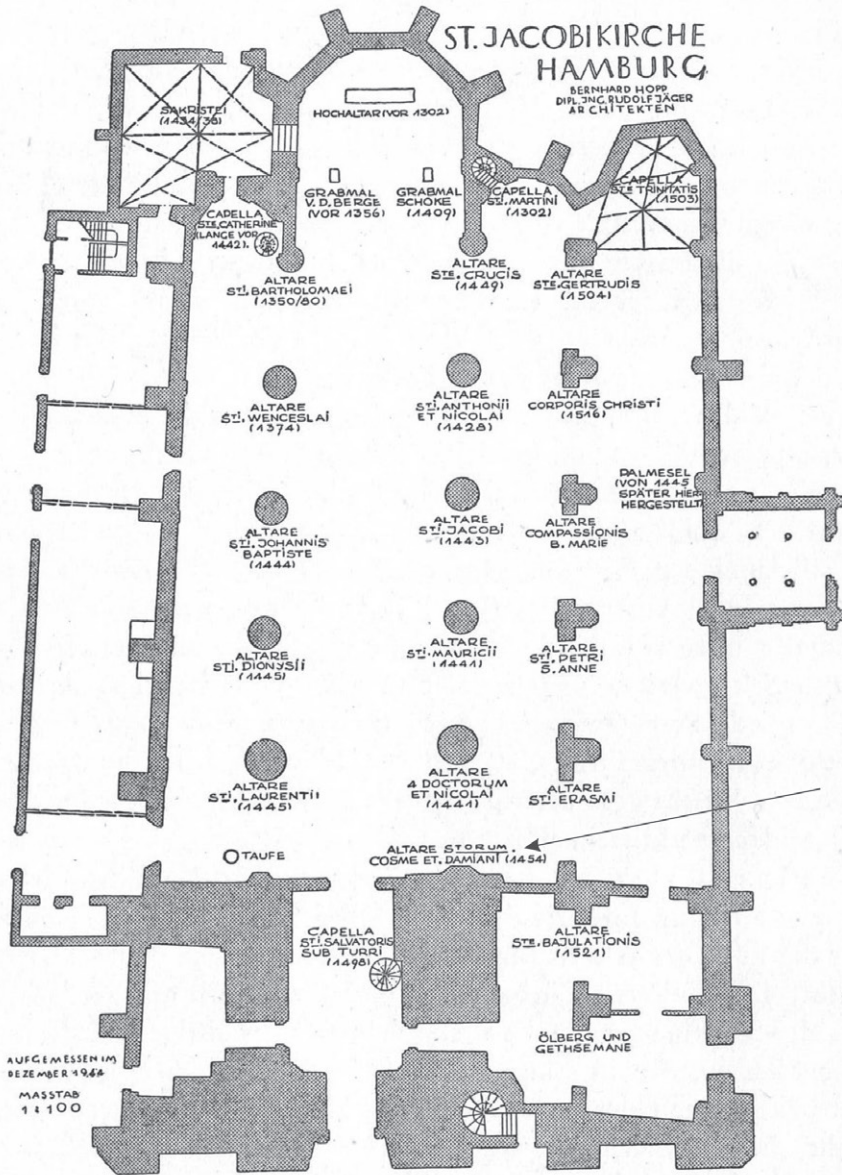
m marck/mark

ß Schilling

d Pfennig

ƒ ½

[!] so



*Grundriß der Hauptkirche St. Jacobi mit Eintragung der Nebenaltdre und ihren Gründungszeiten*

Abb. 1: Die Hamburger Oberelbeschiffer etablierten im Jahre 1429 ihre Memoria in der Jacobikirche am Altar der heiligen Cosmas und Damian (siehe Pfeil). Eigene Erstellung nach: 700 Jahre St. Jacobi zu Hamburg 1255–1955, hg. vom Kirchenvorstand der Hauptkirche St. Jacobi zu Hamburg, Hamburg 1955, S. 34.



StAAH 612-1/66 St. Jakobs-Brüderschaft der aufwärts fahrenden Schiffer (Schiffer vor dem Winserbaum) (1429–1673), Nr. 1 Rechnungsbuch der Brüderschaft (1429–1673)<sup>1</sup>

<1>

In Godes namen amen. Int jar na der bort Cristi, unses heren, so men screff duesent verhundert jar na in deme neghene unde twintigestem jare [1429], dar na do worden de olderlude der broderschop sunten Jacobes der schiplude vor deme Winser bome des eyndrachtigen eyns, dat eyn islick olderman, de nye in de broderschop ghekoren wert, schal sick dat recht lesen laten unde schal der broderschop recht holden unde vordeghedingen also eyn truwe olderman.

To dem ersten. Dat eyn islick broder olderman yegenwardigen kome, wan unde wor em de olderlude boden sendet by synen ver schillinghen, dar to der broder willen to makende unde de der olderlude. Syne kumpane, schullen dat ghelt vorteren, edder he gheve en eyne kost sunder de noet, de mochte

<2>

so grot wesen, dat schullen de anderen under sick kennen.

Item welk broder dat vresschet van den olderluden unde en tosecht wert van den broderen unde susteren der vorbenomeden broderschop, dat dar eyn broder edder eyn suster ut der broderschop vorstorven is, de schal den anderen dat witlick doen, dat se dar komen myt den bomen unde wesen to der bigrafft des broders edder susters. Weret, dat se dat nicht en deden to rechten tiden, we dat vorsumet, de brickt twe schillinge penninge.

Item so sint de brodere olderlude des to rade worden, dat de junghen olderlude de nyen dar to koren sint, de schullen malk andere des eynes werden, dat de eyne to des hilligen lichammes daghe, wan me de bome umme de stad drecht

<3>

unde to wynnachten, wan me dat tijtgelt sammelt, den anderen eyne kost doen mogheliken also, also dat he en gheve speck unde koel unde rintvlesch unde sick nicht grot to bekostende, will he en dar eyn richte to gheven, dat steyt by em.

Item so schal de andere olderman desgheliken to wynnachten, wan me dat tijtghelt sammelt, so vorghescreven steyt, io nicht to bekostende. Men eyn islick, de de kost deyt, wan se eten ghan. De anderen der so schal he dar leggen veer witte to bere unde nicht mer, we mer drinket, dat he betale.

Item welk broder des mandages wan me de kost deyt, dar nycht en kumpt to der maltijt myt syneme wyve er de klockke teyne sleyt, de schal dat beteren na der anderen olderlude wilkor na gnaden.

---

<sup>1</sup> Hier wurde nur der Zeitraum bis 1537 ediert.

<4>

Item so schal eyn islick olderman myt syneme kumpane de afkumt lust to sunten Jacobes dage den anderen rekenschop doen, wan se tosamende eten to hant, wan dar gheten is, unde antworten en dat boldick, boek, bussen unde andere klenode myt den slottelen unde scheden sick suverliken broderliker wise unde laten dat io in dat boock scriven, wat se van ghelde up antworten.

Van deme gulden stuckke

Item dat gulden stuckke, dat dar is to der broderschop, dat hebben ghetuget de do to der tijt olderlude weren, also Godeke Arndes, Hinrick Embeke, Titeke Grimpe unde Hans Obberdessusen, unde wart ghekofft van Wilm Holthusen vor neghene unde twintich m pennynghe int jar unses heren dusent veerhundert unde in dem XL jare [1460].

Item so sint de olderlude de olden to rade worden, welk olderman de almissen

<5>

gheven schal unde dar nicht en kumt to rechten tiden, de schal gheven eynen schillingh den veer olderluden.

Dem kerkheren

Dem kerkheren to sunthen Jacobe, deme gheven de olderlude unser broderschop veer schillinghe to denke ghelde, dat he der brodere unde sustere des sondages van deme predickstole denke, de dar vorstorven sint. Unde giff t em ock twe witte to bere, wan me opricht unde unse broderschop begeyt. Ock so gheve wy deme capellane<sup>2</sup> eynen schillingh, dat boek to lesende unde der doden to denkende unde deme koster ver pennynghe vor beer.

Int jar unses heren verteynhundert dar na in de ver unde vefftigesten jare [1454] uppe sunthen Jacobes dach: Wy olderlude der broderschop sunten Jacobs de ghestichtiget unde gehe

<6>

maket is van den schipluden der Wynser varer vor deme Winserbome, nu to der tijt de vorstendere dersulven broderschop, alse Clawes Elbeke, Hans Wighe, Hinrick van Mynden, Laurencius Bekendorp, Cord Engerde unde Hans Wunne sint eyndrachtigen myt anderen susteren unde broderen, de dar ynnhoren, to rade worden, wo dat se willen tughen unde holden unde ere nakomelinge ock so doen scholen, eyne trottizien, Gode unde syner leven moder Marien unde unseme hovetheren sunten Jacobe unde allen hemmelschen heren to love unde to eren to ynnicheit aller sustere unde brodere unde to troste der brodere unde sustere zelen, de hir ut vorsterven unde rede vorstorven sint unde alle cristenen zelen, uppe dat eyn islick mynsche des to lever sy in desser broderschop unde de lever ere almissen dar to geven,

---

<sup>2</sup> Steht in margine: *capellane*.

<7>

dat se in bestant unde beholdende unde im wesende blyve.

Trottizien

Desse trottizien schal bernen to allen groten festen unde to allen salve reginen, also me dat to sunten Jacobe singet in dren dagen in der weken, also des sondages, des vridages unde des sonnavendes.

To desser trottizien hefft ghegeven van unsen broderen unde susteren:

To deme ersten her Hinrick Staelke alle iar eyn halff punt wasses,

Grete Langhe, Hans Wigghen moder, alle iar VI pennynge,

Clawes Elbeke giffit deme kostere dat loen, dat he de trottizien entfenet dat erste jar,

Clawes Elbeke unde syn werdynne,

Hans Wyghe unde syn werdynne,

Hinrick van Mynden unde syn werdynne,

Hans Wunnensone unde syn werdynne, eyn yewelick alle iar III penninghe.

Cord Engerde unde syn werdynne eyn yewelick alle iar IIII

<8>

pennynge,

Laurencius Bekendorp unde syn werdynne unde Mette syn moder gheven alle iar eyn islick IIII d.

Desse leven brodere unde susteren desser vorghescreven broderschop schullen weten, wor se ere almissen unde tijt gelt to gheven, wor vor dat id kumpt. Aldar hebben se aff to lone unde to gnaden alle weken twe missen, des mandages eyne in de ere aller cristenen zelen, de ute desser broderschop vorstorven syn to hulpe unde to troste. [I]tem eyne mysse alle sonnavende vor de levendigen, de in desser broderschop synt unde ere almissen dar tho gheven, dat se God sterke in eyneme guden levende.

Item so hebben belevet Yachim Olrikes, Peter Wolter, Hinrick Oldelant, Hermen Bodeker, Heyne Yserenhoet, Titeke Hoyer unde Hans Merten, dat me nicht mer

<9>

schal nehmen van der broderschop denne eyne halve tunnen bers unde eyn schaep van VIII schillingen unde nicht mer uppe dat de broderschop tovoeren komen blivende in eyneme ewigen bestande <sup>a</sup>unde vor IIII ß brot<sup>a3</sup>.

Na der bort Cristi unses heren, so men screff dusent verhandert dar na [in] deme LXXVIII jare [1478], so hadde dusse broderschop VIII m wisser renthe unde do wart duth boeck ersten ghescreven up pargamynt uthe anderen slichten papirem [!] scrifften unde do werden olderlude Hermen Kloke, Titeke Hoyer, Heyne Yserenhoet unde Hans Northen. Unde by der tiden so wart duth bock ghescreven.

<sup>3</sup> <sup>a</sup> bis <sup>a</sup>: von anderer Hand nachgetragen.

<10>

De olderlude desser broderschop sunten Jacobs synt des to rade worden, dat se willen holden eynen prester, de en schal waren ere misse des sondages, wan se ere almissen gheven, unde des mandages vor alle cristene zele. Des hebben wy olderlude, also Drewes van der Vechte, Jurges van Berghen, Heyne Wolters, Yochym Olrikes em ghelovet to twen tiden, wen wy sammelt unse tijt gelt, XVIII β. Unde he schal ghan myt unsen olderluden, wen se er tijt ghelt sammelt.

Van deme prestere, de ere myssen waret.

<sup>a</sup>Item me schal rekensschop [don] des mandaghes na sunte Jacoben daghe unde in deme huse, dar ane denne de kost deyt deß morghens kamen by deme grotesten broecke unde vor VIII<sup>ten</sup> dar to wesende by der kost<sup>4</sup> so grod also de kost plech to wegende unde don datt rekensschop unde antwerden dar up dat ghelt unde denne de ene leffliken vamme anderen tho myt guder fruntschop to vordreghende unde up to antwerdende boldick unde alle dat dar to horth.<sup>45</sup>

<11>

<sup>a</sup>Item so gheve wij alle iar dem becker II m.

Imme jare, so men screff na Godes bordth dusent vyffhundert unde vyffundetwintich [1525] syn overeynghekamen alße de erßamen overolderlude<sup>6</sup> unde olderlude, also Bernd van Locken, Hans Berndes unde Hinrick Dreygher, Hans Wolbers, Gerdt Dusingk unde Hans Sthuve myt my<sup>7</sup>, Hinrico Jacobi, dat sze my scholen des jares gheven vor missen tho lesende alse twe myssen in der weken, eyne des sundages vor de levendighen in der broderschop szynde, unde de ander in der weken des mandages offte sze hir wesen kann vor de doden tho holdende. Dith geschen des mandaghes na Jacobi, jares so baven.<sup>88</sup>

<12>

<sup>a</sup>Wy, Cordt Moller, radman unde karspelher, Lutke Bruns unde Hans Harmens, borgher, kerckswaren, bekennen, dat wy myt vulborth unde witlichkeyt der oldesten sworn hebben vorkofft den olderluden der boetere nompliken Berndt van Locken unde Hans Berndes ene unde eren navolgheren ewighes kopes eyn stolte vor dem altare Cosme unde Damiani vor VI m penninghe, welker stollte de vorben[omeden] olderlude der boeter rouweliken bruken moghen vor sick unde ere nakamelinghe, ock olderluden der sulvesten boetere to ewighen tiden, szunder jemandes insaghe. Vorder scholen se duth stethe holden in buwete unde wesende unde scholen ock beceden unde tziren den piler des tornes achter deme rugghe des erben[omeden] stoltes, wo vaken des behoff

---

<sup>4</sup> Folgt gestrichen: *ble*.

<sup>5</sup> <sup>a</sup> bis <sup>a</sup>: von anderer Hand nachgetragen.

<sup>6</sup> Folgt gestrichen: *alse*.

<sup>7</sup> Steht: *myt*.

<sup>8</sup> <sup>a</sup> bis <sup>a</sup>: von anderer Hand nachgetragen.

worde synde up ere koste na wise unde formeringhe also in sunte Nicolai kercken de piler ghepannert szyn. Desse kop unde vorlatinghe iß gheschen na der borth Christi dusent viiffhunderth unde teyne.<sup>9</sup>

<13>

[leer]

<14>

Hir heven sick an de rekenschoppe, de ghedan hebben de olderlude desser broderschop van iaren to jaren, wente an duth ieghenwardige iar unses heren Cristi, do men scriffte uppe dessen tijt dusent verhundert unde achte unde seventich [1487] unde scriven de upantwordinge vort in dit boeck, so weyt man alle iar, wo dessen broderschop steyt in eren renthen unde guderen.

XLV [1445]

Int iar unses Heren MCCCC in deme XLV jare [1445], so deden rekenschop Thomas Moltzan unde Juges Bekendorp, Bartolde Westval unde Bartolt Odeken, do entfengen se tor noge van der broderschop sunthen Jacobs boven alle unkost in redeme gheld VI m penninghe.

<15>

XLVI [1446]

Dar na in dat jar Godes MCCCC in deme XLVI jare [1446] do antwordeden de olderlude de olden, also Bartolt Odeken unde Titeke Schulenborgh, de antwordeden Titeken Smedeken unde Clawes Gramsouwen neghen m reder pennynghen boven alle unkost.

XLVII [1447]

Dar na in dat jar Godes MCCCC in deme XLVII jare [1447], do antwordeden Titeke Smedeken unde Clawes Gramsouwe Ghereken Basedouwe unde Ludeken Wichman XV m penninghe an redeme ghelde boven alle unkost.

LIII [1453]

Int jar Godes MCCCC in deme LIII jare [1453], so antwordeden de olden olderlude, also Laurens Bekendorp unde Ludeke Zwanke, den nyen olderluden Clawes Elbeken unde Hanse Wygen XVI m myn V schillinge in redeme ghelde.

<16>

LIIII [1454]

Dar na, so men screff MCCCCLIIII [1453] do overantwordeden de over olderlude sunten Jacobs broderschop also Clawes Elbeke unde Hans Wyge den nyen olderluden also Hinrick van Mynden unde Laurens Bekendorpe XXIIII m unde VI ß an redeme ghelde.

---

<sup>9</sup> a bis a: von anderen Händen nachgetragen.

LV [1455]

Dar na, so men screff na der bort Cristi unses heren MCCCCLV [1455], do antworde-  
den de olden olderlude also Laurens Bekendorp unde Hinrick van Mynden den nyen  
olderluden also Coerde van Engherden unde Hanse Wunen, Clawes Kremers unde  
Iochim Olrikes XXX m VIII ß an reden pennigen.

LVI [1456]

Aver dar na, so men screff na der bort Cristi MCCCCLVI [1456], so antwordeden Cord  
Engherden unde Hans Wnne de olden olderluden den nyen olderluden also Clawes  
Kremere unde Yochim-

<17>

me Olrikes, Hermen van Gheseke unde Peter Wysen IIII m gheldes an renthen.

LVII [1457]

Dar na int jar unses heren, do men screff MCCCCLVII [1457], do antwordeden de  
olden<sup>10</sup> olderlude also Clawes Tesseke unde Yochim Olrikes den nyen olderluden also  
Hermen van Gheseken unde Peter Wysen, Fredericke Rover unde Curt Kurdese V m  
gheldes an guden wissen renthen unde dar to III m penninge.

LVIII [1458]

Aver dar na, so men screff MCCCC, dar na in deme LVIII jare [1458], do overant-  
wordeden de olden olderlude also Hermen van Gheseke unde Peter Wise den nyen  
olderluden, also Curt Kurdes unde Fredericke Rover unde Titeken Groten, Godeke  
Bredehovede V m gheldes unde V m pennynghen.

<18>

LIX [1459]

Dar na, so men screff MCCCCLIX [1459], do over antwordenden de olden olderlude  
sunthen Jacobes broderschop, also Curt Kurdes unde Frederick Rover den nyen older-  
luden also Titeken Groten unde Godeken Bredehovede IIII m geldes unde XXXVII  
m penninghe myn III witte.

LX [1460]

Aver dar na, so men screff na der bort Cristi MCCCCLX [1460], so overantwordeden  
Titeke Grote unde Godeke Bredehovet den nyen olderluden erer nakomelingen also  
Ludeken van Sprakelse unde Curt Kurdese VI m geldes unde III m pennynghen des  
mandages na sunte Jacobe.

---

<sup>10</sup> Folgt: *olden*.

LXI [1461]

Dar na des anderen jares, so men screff na der bort Cristi unses heren MCCCCLXI [1461], do overantwortenden Cord Kurdes unde Luteke van Sprakelse olde olderlude desser broderschop den nyen olderluden Hanse Schachte unde Clawes

<19>

Vockken unde Ludeken Borstelde unde Titeken Luders VI m geldes unde VIII [m] pennyngk.

LXII [1462]

Item des sonnavendes na sunte Jacobes dage int jar MCCCCLXII [1462], do antwordeden Clawes Fockke unde Hans Schachte eren nakomelingen Ludeken Borstelte, Titeke Luders, Titeken Schulenborge unde Peter Wolters VII m gheldes und XV β.

LXIII [1463]

Dar na so men screff dusent CCCCLXIII [1463], do over antwordeden de<sup>11</sup> olden olderlude sunten Jacobs broderschop alse Titeke Luders unde Ludeke Borstelt den nyen olderluden alse Titeke Schulenborge unde Peter Wolters unde Ludeken van Mynden unde Didericke Wynkele VII m gheldes unde III m pennyng des mandages na sunte Jacob daghe.

<20>

LXIII [1464]

Dar na int jar na der bort Cristi unses heren, so men screff dusent CCCCLXIII [1464] so antwordede de olden olderlude sunten Jacobs broderschop alse Peter Wolters unde Titeke Schulenborgh den nyen olderluden alse Didericke Wynkele unde Ludeke van Mynden VI m geldes unde XIII m pennyng des mandages na sunte Jacobs dage.

LXV [1465]

Aver des jares, dar man screff dusent CCCCLXV [1465], do antwordeden de olden olderlude sunten Jacobs broderschop, alse Ludeke van Mynden unde Diderick Wynkel den nyen olderluden also Clawes Kurdes unde Peter Wissen, Kersten Hovemanne unde Hinricke Riben VI m gheldes unde XXII m pennyng unde II β pennyng.

LXVI [1466]

Dar na, so men screff dusent CCCC

<21>

LXVI [1466], do antwordeden de olden olderlude also Kersten Hoveman unde Hinrick Ribe also Peter Wysen unde Clawes Kordes unde Vickken Lutekens unde Clawes Gherkens XXIII m redes geldes unde VI m gheldes.

---

<sup>11</sup> Folgt gestrichen: *over*.

LXVII [1467]

Dar na so men screff dusent CCCC unde LXVII [1467], do deden rekenschop Peter Wyse unde Clawes Cordes unde antworden Vickken Lutekens unde Clawes Ghereken unde Hanse Brande unde Hinrick Oldelande an redeme gelde XXIX m unde VI m gheldes. Dar horet dat sulver smyde mede yn.

Wat me giffit deme prestere.

Item so schulle wy gheven unseme prestere eyne Rinschen gulden vor lichtemaken unde vor trottisien. Unde dar to so schal he lesen II myssen in der weken des mandages vor de sustere unde brodere, de vorstorven syn uthe sunten Jacobs

<22>

broderschop, unde des sonnavendes denken der levendigen brodere unde sustere, dat se God sterke an watere edder to lande, dat se moten salich werden.

LXVIII [1468]

Dar na so men screff dusent CCCCLXVIII [1468], do deden rekenschop in sunten Peters dage Vickke Lutekens unde Clawes Gherkens den olderluden also Hinricke Oldelande unde Hanse Brande und den nyen, also Luteken Drosten unde Werneken Hoyers unde overantwordeden VI m gheldes, dar horet dat smyde mede in an den bussen.

Item van den XXIX men, de wy entfengen in dat jar vor ghangen, dar hebbe wy aff ghemaket eyne m geldes, de is by Vickken Lutekens unde VIII m, de wy hebben vorbuwet an deme stolte under den orgelen unde myt den glazevinsteren. Item ock VI m pennynghe

<23>

uppe renthe. Item XV β vor schot unde vor rechte gant. Item X β vort eyne halve tunnen bers. Item XV β vor brot, dat me gaff deme beckere an sunten Pauwels dage, dat giffit to den almissen up de bede. Item IIIH m an redeme gelde antwordeden wy up Hinrick Oldelande unde Hanse Brande.

LXIX [1469]

Dar na so men screff dusent CCCCLXIX, do rekenden Hinrick Oldelant unde Hans Brant olde olderlude unde antwordeden over den olden, also Ludeken Ruggen unde Werneken Hoyers myt den nyen also Hartich van Hiddensen unde Hanse Brande deme jungeren upp sunten Peters avent VII m gheldes an wiser renthe myn eyne m pennynghe.

<24>

LXX [1470]

Dar na so men screff dusent CCCCLXX [1470], do antwordeden Ludeke van Ruggen unde Werne Hoyers up Hartich van Hiddensen unde Hanse Brande unde den nyen also Drewes van der Vechte unde Hanse Meymersen VI m gheldes, de eyne m by Cord van Dalem unde by Vickken Lutekens V m gheldes. Item X m penning, dat is vor eyne mans



rock, twe vrouwen hoyken grone, de andere brun, unde eyn zwart kethel unde XXVIII ß an redeme gelde, unde V ß Kersten Havemanne van der bussen wegen, unde van Hinrick Hinden noch VIII m myn III ß. Item noch XI ß rede gelt van Wilken Blanken.

LXXI [1471]

Aver dar na, so men screff dusent CCCCLXXI [1471], deden rekenschop Hans Brant unde Hartich van Hiddensen den olden Drewes van der Vechte unde Hanse Meymershusen, dar to den

<25>

nyen Jurges van Berghen und Heyne Wolters VII m gheldes unde II punt pennynge unde noch II punt penninghe ut der bussen olt gelt gevunden in Cord Vockken huse.

LXXIII [1474]

Dar na, so men screff dusent CCCCLXXIII [1474] de olderlude also Yochim Olrikes, Meyneke Krevet, Hans Schacht, Kersten Stanghe hebben ghedan Godeken Borgholte III m geldes bedaghet uppe passchen. Item hebben desse olderlude sick des beholden, dat Godeke Borcholte nicht schal utlosen sulke III m geldes myt ander lude ghelde, des hebben desse olderlude em in ghelaten eyne m pennynge. Item Vickken Lutekens V m geldes upp Mychaelis bedaget.

<26>

LXXVI [1476]

Aver dar na, do men screff dusent CCCCLXXVI [1476] des mandages na sunthen Jacobs dage, do rekeden de olderlude Hans Schacht, Kersten Stanghe de olden den nyen Peter Wolter, Hans Bene, Hermen Bodeker, Hans Elers, den is upgheantwordet VIII m geldes, XIII m pennynge, III punt bedagede renthe Vickken Lutkens wegen in de broderschop.

LXXVII [1477]

Dar na, so men screff dusent CCCCLXXVII [1477], des mandages na sunten Jacobs dage, do rekeden de olderlude de olden also Peter Wolters unde Hans Benen, de nyen also Hans Elers unde Hermen Bodeker, Hermen Kloken, Titeken Hoyers, is upghelaten VIII m gheldes, XI m pennynge. Item vefftehalfve m bedagedes geldes van Vickken Lutekens wegen. Item XXI tennen bekkere.

<27>

LXXVIII [1478]

Dar na so men screff dusent CCCCLXXVIII [1478] des mandages na sunten Jacobs daghe, do rekeden de olderlude Hermen Bodeker unde Hans Eler unde hebben upantwordet XVIII m den nyen also Hermen Kloken, Titeken Hoyer, Heyne Yserenhoet unde Hans Norten, dar hebben over ghewesen de over olderlude also Yochim Olrikes, Hinrick Oldelant.

Item VIII m gheldes hefft de broderschop.

Item Vickke Lutekens is schuldich der broderschop II punt.

<sup>a</sup>Clawes Buth is schuldich XVIII β.<sup>912</sup>

<28>

Anno etc. LXXIX [1479]

Do me screff dusent verhundert unde neghene unde seventich [1479] des mandaghes na sunten Jacob daghe, do rekeden de olderlude also Hermen Kloke, Titeke Hoye[r]s unde up antwordeden den nyen also Hanse van Northen, Heyne Detleves, Hanse Sprengelt unde Hinrick Hinschen X m IIII β unde IX m gheldes unde XXIII beker. Dar hebben over ghewest de overolderlude also Yochim Olrikes unde Hinrick Oldelant.

Anno etc. LXXX [1480]

Do me screff dusent verhundert unde LXXX [1480] an deme mandaghe na sunten Jacobs daghe, do rekeden de overolderlude also Iachim Olrikes unde Hinrick Oldelant unde Hans van Northen unde Heyne Yserenhoet deden

<29>

rekenschop eren nakomelinghen also Hans Sprenger unde Hinrick Hinseken, Ludeken Snokele unde Hanse Syle, unde hebben en overgheantwordet XXXIII f m reder penninge unde X m geldes in wissen renthe.

<sup>13</sup>Do me schref dusent CCCC LXXXI [1481] an deme mandaghe na sunte Jacobs daghe, do rekeden de olderlude also Hans Sprengher, Hinrick Hinschen eren nakomelinch Lutke Snokel, Hans Syl, Jacob Wygerdes, Hans Nygebur, dat en is avergeven X m gheldes XXXIII m penninche vor den over olderluden Jochim Olrikes, Hinrick Oldelant in wysser rente.

<30>

Dusent CCCC LXXXII [1482] des mandaghes na sunte Jacobs daghe deden rekenschop de olden olderlude Lutke Snokel, Hans Syl den nygen broderen Hans Nygebur, Jacob Wygerdes, Hinrick Velthusen, Heyne Sagher, dessen is up ghean[t]wert XII m gheldes, teynde halve m penninche vor den overolderluden Jochim Olrikes, Hinrick Oldeland. Anno ut supra etc.

An dem jar MCCCLXXXIII [1483] des mandages na sunte Jacobs daghe, do deden rekenschop de olderlude, de erste ghenomet Hans Nygebur, Jacob Wygerdes, den nygen Hinrick Velthusen, Heyne Sagher, Hinrick Ribe, Lutke van Offen, hebben kofft ene buden vor V m geldes unde VII m pennyghe, dar to III m geldes in Goeteken

---

<sup>12</sup> a bis a kanzelliert.

<sup>13</sup> Ab hier andere Hände. 1483–1490 ein Schreiber, danach erneute Wechsel.

Borcholten huse, dar to II m geldes myt Heyne Detleves, dar to I m geldes mit Wilken Knaken. Vor de m gheldes hefft ghelavet Titke Bruser, de kymer, unde Heyne Mund, hebben beyde lavet myt sameder hant. Item Hans Wulf hefft V m pennynghe, dar to noch XI m pennynghe. Item XXIII beker goeten van tyn.

Hans van Stokkende, Geske uxor.

In dem jar MCCCCLXXXIII [1484] des mandages na sunte Jacobs daghe deden rekensschop de older lude, alze Hinrick Velt<31>husen, Heyne Sagher hebbet rekensschop ghedaen vor den averolderluden alzo Joachim Olrikes, Hermen Bodeker, den nighen, alzo Lutke van Offen, Hinrick Rybe, Hans Rolike, Lutke Rovekar, den is upgheantwart XXIII m VI β. Item VI m geldes. Item ene boeden quid unde fry. Item dar to V m pennighe mit Hans Wulfe etc.

Anno Domini MCCCCLXXXV [1485] des mandages na sunte Jacobes dage deden rekensschop Hinrick Ribe, Jacob Wygherdes vor den averolderluden alzo Jochim Olrikes, Hermen Bodeker unde Lutken Rovekaren, Hans Roleken, Clawes Cordes, Lutken Drosten, dat se hebben uppe antwart XX m unde VI m geldes, de scal me noch manen van Hermen Offen, dar tho de boede etc.

Anno Domini MCCCC in deme LXXXVI jar [1486] deden rekensschop Hans Rolike unde Ludeke Rovekar, antwerden up Ludeken Drosten unde Clawes Cordes unde Hans Francken unde Peter Veereggen antwerden up ene boede belegghen in der Depenowe unde VI m gheldes in Hermen van Offens brwhuse unde neghentwynteges halve m pennynghe etc.

Do me screff dusent verhundert unde soventachdendich [1487] des mandages na sunte Jacobes daghe, do rekeden de olderlude also Clawes Kordes, Lutke Droste deden rekensschop den nyen also Hans Francken, Peter Veeregghen, Eler Brandenborch hebben antwardet de bode unde dar tho so vele dat ze de broderschop hebben vorbetert myt VI m pennynghe. Dar hebben over west de averolderlude also Joachim<sup>14</sup> Olrikes, Hermen Bodeker unde de scriver.

<32>

Item witlick sy allen guden fromen luden, de dit horen, lesen effte seen, dat desse erbenomyde broderschop sunte Jacobes, dede holden de schiplude by deme Winseren bome hebben to gude maket unde anghelech[t] VIII m gheldes, belegghen in der Nedderen straten twysken den beyden erven also Jacob Kaghelman up der enen syden, Peter Naghel up der anderen siden, dar twisken in Hinrick Scroders huse. Dat erste is bedaghet up passchen unde de vere schal he uth gheven uppe sunte Jacobes dach. De anderen vere sint bedaghet uppe sunte Michaelis dach, de schal he uth gheven uppe winachten.

---

<sup>14</sup> Folgt: *ok*.

Item dat ghelt schal he nicht uth losen sunder myt sinen eghen ghelde. Wo sze de worde holden, de sze secht hebben.

An deme jare unses Heren, do men screff MCCCC unde LXXXVIII [1488] des mandages na Jacobi, deden rekenschop de olderlude mit den averolderluden alße Peter Veregge, Hans Francke hebben rekenschop dan Bertelt Riben unde Eler Brandenborch, Gherken Fowsat unde Hans Marten. So hebben se antwerdet den nigen X m gheldes wisse renthe unde ene bode qwit unde frij in der Depenow unde dar tho XI m in redeme ghelde.

An dem jare unses Heren, do men scref MCCCC unde LXXXIX [1489] des mandages na sunte Jacobes daghe, do deden rekenschop de olderlude mit den averolderluden alße Bertelt Ribe, Eler Brandenborch hebben rekenschop ghedaen den nyghen olderluden alße Diderick Howsto unde Henneke Richgherdes unde den averolderluden Hermen Bo-

<33>

deker unde Jachim Olrikes. So hebben se antwardet den nyghen olderluden X m gheldes wysse rente unde ene boede qwyt unde frij unde dar to XX m penninghe enen etc.

In dat iar unses Heren, do me scref M CCCC unde XC [1490], des mandages na Petri gheheten in den benden, do deden rekenschop de olderlude mit den nyghen olderluden alze Bernd Mugghelm, Hans Sasse, Hans Martens, Diderick Howsto, dar to de aver olderlude Jachim Olrikes, Hermen Bodeker, so hebben se antwardet den nyghen olderluden ene bode qwit unde fry unde X m gheldes wisse rente unde dar tho XXX m penninghe, dar to de slotelle unde de lade mit alder tobehoringhe.

Int jar unses heren, do me screff M CCCC XCI [1491] in sunte Peters daghe ad vyncula, do deden rekenschop de olderlude myt den nyen olderluden, alze Diderik Houweto unde Rychert Hampe, de olden, unde den nygen antwerden se alze Beneke Muklynghe unde Hans Sassen<sup>15</sup> unde Hans Roleken unde Luteken Roleken, dar to de aver olderlude Jochym Olrikes, Hermen Bodeker, do hebben se antwerdet den nygen LXXIII m redes gheldes unde VIII m gheldes unde I neygge bode quyt unde vryg, dar to de slotelle unde de lade myt aller tobehorynghe.

<34>

Item int jar, do me screff XCI [1491], do deden rekenschop de olderlude sunte Jacobs broderschop, alze van den bussehn, alzo Beneke Muckelingk unde Hans Sasse unde Hans Rolik unde Lutke Rolike unde antwerden VI m des mandages vor Tome.

Item int jar, do me screff XCII [1492], do deden rekenschop de olderlude sunte Jacobs broderschop, alzo van den bussen unde tiid gheld XI m VI ß, dar af hebben se betalet

---

<sup>15</sup> Folgt gestrichen: *unde hassen*.

XI m III β, de olderlude weren Hans Rolik unde<sup>16</sup> Luteke Rolik, Hans Egggherdes unde Hans Bonnasse, dar heft Hermen Bodeker by seten, dat yd is so rekent.

Item int jar, do me screff durent CCCC XCIII [1493], do deden rekenscop de olderlude van sunte Jacobs broderschop weggen, de olden myt den nygen, also Hans Rolik, Lutke Rolik, Hans Egggherdes, Hans Bonasse, de nygen, de de koren worden weren Hermen Cloke unde Bernd Kordes, so hefft des gheldes ghewesen XXI m II β V d, dar ys aff betalt alle schult, so dat se beholden hebben antwerdet van dem summen II m den nygen, desse rekenschop schach des mandaghes na sunte Jacobs dagh, dar weren an unde aver de averolderlude also Jachym Olrikes unde Hermen Bodeker.

<35>

Item int jar do me screff durent CCCC XCIII [1494], do deden rekenschop de olderlude van sunte Jacobs broderschop weggen de olden myt den nyen, alzo Hans Bonasse unde Hans Egggherdes antwerden den nyen alzo Heyneke Stuve unde Werneken Pasel<sup>17</sup> unde Hermen Cloken, Bernt Kordes XVI m, dar was an unde aver de averolderlude alzo Jachym Olrikes unde Hermen Bodeker. Dat schach des mandaghes na sunte Jacobs daghe.

Int jar do me screff durent CCCC XCV [1495], do deden rekenschop de older[lude] van sunte Jacobs broderschop weggen de olden myt den nyen<sup>18</sup> also Hermen Cloke unde Bernt Kordes, de antwerden de nyghen, also Hinrik Hinseken, Lutteken Jacobes XXVII m, boldich unde slotel, dar weren de averolderlude an unde aver alzo Jachym Olrikes unde Hermen Bodeker. Dat schach des mandages na sunte Jacobs daghe.

Item in dem jare, do me screff durent CCCC XCVI [1496], so deden rekenschop de olderlude van sunte Jacobs broderschop weggen de olden myt den nygen, alzo Werneke Pazel unde Heyne Stuve de antwerden den nigen, alzo Meyneke Pantzen unde<sup>19</sup> Clawes Ruteman XXX m, boldich unde slotel. Dar weren an unde over Jochym Olrikes unde Hermen Bodeker. Dyt schach des mandages na Jacoby.

<36>

Item do, do me screff int jar durent CCCC XCVII [1497], do deden rekenschop de olden alzo Hinrick Hyntzken, Lutke Jacobs den nyghen olderluden sunte Jacobs alzo Clawes Ruteman, Meyneke Pantzen, Hans Krosberch unde Lutteke Rolik unde antwerden ene XXXIX m, boldich unde slotel. Dar weren an unde aver Jachym Olrikes, Hermen Bodeker. Dyt schach des mandaghes na sunte Jacobs daghe.

Item do me schreff int jar durent CCCC XCVIII [1498], do deden rekenschop de olden Clawes Ruteman, Meyneke Pantzen den nyghen, alze Hans Krusberch, Lutke Roleken,

<sup>16</sup> Folgt gestrichen: *Hans*.

<sup>17</sup> Folgt gestrichen: *XVI m*.

<sup>18</sup> Folgt gestrichen: *h*.

<sup>19</sup> Folgt gestrichen: *Ghereke*.

Hans Berendes, Peter Hollander unde antwerden in de bussen ene XXXVII m, dar weren an unde aver Jochym Olrekes, Hermen Boddeker. Disse rekenschop schach des mandaghes vor sunte Jacobs daghe.

Item do me scref int iar dusent CCCC XCIX [1499], do denen rekenschop de olden alze Lutke Roleke unde Hans Krosberg den nigen alze Hans Berndes, Peter Hollander, Hans Eggerdes, Hans Jammer unde antwerden ene XLVIII m in de bussen. Dar was an unde aver Hermen Bodeker unde Hans Nigebur. Desse rekenschop scach des mandages vor sunte Iacobes dage. Item van dessen XLVIII m hebbe wy den rade geven X Rinske gulden etc.

<37>

Item do me screff int jar dusent CCCCC [1500], do deden rekenschop de olden olderlude alzo Hans Berndes unde Peter Hollander den nygen olderluden alzo Hans Eggherdes, Hans Jammer, Diderik Kremer unde Gerke Stheneken unde antwerden ene L m unde IIII β, boldick unde slotel. Dar weren an unde aver Hinrick Bodeker unde Hans Nygebur.

Item do me scref int jar dusent CCCCC unde I [1501], do deden rekenschop de olden Hans Eggherdes, Hans Jammer vor den overolderluden, alzo Hermen Bodeker unde Hans Nyebur, do antwerden se ene LVI m, boldik unde slotel<sup>20</sup>.

Item do me screff int jar V<sup>c</sup> unde II [1502], do deden rekenschop de olden Gherke Stenke unde Diderik Kremer vor den offerluden [!] alze Hermen Boddeker unde Hans Nyebur unde antwerden in ghelt veer unde sostich m myn VIII β unde slotele unde boldick unde deden den junghen, Hinrick Dabelsteen unde Heyne Schele. Dacht scchach [!] in Bernt van Lockkens huse.

Item do me schreff in jare MD unde III [1503], do deden reckenschop de olden also Bernd Vranken unde Peter Hollander vor den aver olderluden also Hermen Botteker unde Hans Nigebur unde antwerden in ghelde LXXX m IIII β unde slotel, boldick unde deden den junghen Henninck Richard unde Heine Jacobesen. Dat schach in Heyne Schellen huß deß mandages vor Bartolomei apostoli.

<38>

Do men schreff na Godes bort dusent vyffhundert unde vyff jar [1505], wy<sup>21</sup> Hinrik Dabelsteen unde Heine Schele don rekenschop den averolderluden also Hermen Bodeker unde Hans Nigebur, averolderluden der broderschop sunte Jacobus den nighen olderluden Henningk Richardes unde Heyne Jacobus unde aver antworden in den laden<sup>22</sup>. Geschen des mandages na Jacobi.

---

<sup>20</sup> Folgt: *unde de slotel*.

<sup>21</sup> Folgt gestrichen: *Richard Henninges*.

<sup>22</sup> Folgt spatium.

Item do men screff na Gades bort MV<sup>c</sup> unde V [1505] do deden rekenscop de olden, benomelyken Henningh Richerdes unde Heyne Jacobes, den nyghen [olderluden], alze Lutke Meyneken, Hans Roleke, Diryk Sule u[nde]<sup>23</sup> unde antwerden ene in ghelde LXXIII m VII ß VIII d. Da weren an unde aver de averolderlude benomelyken Hans Nygebur unde Hans Roleke. Desse rekenschop scach des mandages na sunte Jacobes dage int iar, so vor benomt.

Item do men scref na Gades bort MV<sup>VI</sup> [1506], do deden rekenscop de olden olderlude, genomt Lutke Meyneken<sup>24</sup>, den nygen alze Dyrik Sule, Hans Roleke, Hinrick Hinsken, Kersten Vrygman unde antwerden en in gelde LIII m, dar weren an unde aver de averolderlude benomelyken<sup>25</sup> Hans Nygebur, Bernt van Locken.

<39>

Desse rekenscop scach des mandages na sunte Iacobes dage int iar so vor benomet. Item dar to hebben de olderlude vorbuwet in dem sulven iare in den husen in kelleren unde boden de der broderscop to kamen in gelde XXXIII m III ß V d.

Item do me screff na Godes borth MV<sup>VII</sup> jar [1507], do deden rekenschopp de olden olderlude, alze benomelyken Dyryck Szull unde Hans Roleke, den nygen olderlude[n], alße Hinrick Hinssche unde Karsten Vrygmanne, Hans Jammer, Titke Grabow unde antworden ene yn redem ghelde LXX m, dar weren an unde aver de averolderlude, benomelyken Hans Nygebur, Berndt van Locken. Dusse rekenschop schach des mandages na sunte Peters dage in der arne int jar also vorscreven ys.

Item van dessem ghelde, also hir baven screven steyt, hebbe wii olderlude uth ghegheven to deme altar to makende unde to wygende VI m unde II ß.

<40>

In dat jar unses Heren, so me screff vefftey[n]hundert unde achte iar [1508], des mandaghes na sunte Iacobs daghe, do rekende de olderlude Hinrick Hynske, Kersten Frigeman [mit] den nigen olderluden Luteke Jacobs, Hans Koteman unde antwarden ene yn redeme ghelde LII m. Dar weren an unde aver de averolderlude also Hans Nigebur unde Berndt van Loecken.

Item do me screff na Godes bordt MV<sup>c</sup> unde IX [1509], do deden rekenschup de olden olderlude, also benomeliken Hans Jammer, Titke Grabouwe, den nigen olderluden, also <sup>a</sup>Hans Kateman, Lutke Jacobs<sup>a26</sup> unde antwerden ene yn ghelde LIII m. Dar weren an unde aver de averolderlude benomeliken Hans Nigebur, Bernt van Locken. Dusse rekenschup is gheschen des mandaghes na sunte Jacobs daghe ynt iar also baven screven steyt.

<sup>23</sup> Folgt spatium.

<sup>24</sup> Folgt spatium.

<sup>25</sup> Folgt: *benomelyken*.

<sup>26</sup> <sup>a</sup> bis <sup>a</sup> in margine für gestrichen: Clawes *Wulsche*, *Marquart Dyck*.

<41>

Anno Domini MV<sup>c</sup> unde X [1510], do deden rekenschup de olden olderlude, also Hans Kateman, Luteke Jacobs, den nigen olderluden, also Hans Berndes, Merten Kogghe, und up antwardeden de nige olderluden yn ghelde LH m. Dar hebben aver west de aver olderlude also Hans Nigebur unde Bernt van Locken.

<42>

Do me screff dusent viifhundert unde elven [1511] des mandages na sunte Jacobs daghe, do deden rekenschup Hans Berndes, Merten Kogghe den averolderluden, also Hans Nigebur, Bernt van Locken unde den nygen olderluden Wolter Eggerdes, Jacob Kock unde antwarden an de nigen olderluden in beholden ghelde LII m. Item noch XXVI m vor II bome to makende. Item dusse bome synt ghemaket, do me screff yn jar XV<sup>c</sup> unde XI, do weren de aver olderlude Hans Nigeburg [!], Bernt van Locken unde Hans Berndes, Titke Grabouwe, Merten Kogghe etc.

<43>

Do me screff in iar XV<sup>c</sup> unde XII [1512] des mandages na sunte Jacobes daghe, do deden rekenschup de olderlude alße Hans Berndes, Merten Cogghe den andern aver olderluden Bernt van Locken, Hans Berndes unde den nygen olderluden also Johan Clawessen, Hans Clyvessen unde aver antworden in beholden ghelde L m, noch XX Rhinsche gulden, deme maker.

Do me screff in dat XV<sup>c</sup> unde XIII [iar] [1513] des mandages na sunte Jacobs daghe, do deden rekenschup de <sup>a</sup>olden<sup>a27</sup> olderlude myd den nigen olderluden also Jacob Kock, Wolter Eggherdes, <sup>a</sup>Johan Clawes, Hans Klives<sup>a28</sup> den nigen olderluden Werneke Langhe, Heyne Alberdes den averolderluden also Bernt van Locken, Hans Berndes unde hebben aver antwordt den averolderluden unde den anderen olderluden LXXX m unde syn ghegheven tho der nigen tafelen.

<44>

In Godes namen amen. Int jar na der bort Cristi unses heren, so me scriff vyfteynhundert, dar na yn deme dortey[n]den jare [1513], do worden wy aver olderlude also Bernt van Locken, Hans Berndes unde mede olderlude also Jacob Kock, Wolter Eggherdes, Johan Clawessen, Hans Clyvenisse der broderschup sunte Jacobes der schiplude vor den Wynserbome setten an unde syn des eyndrachtich eynes gheworden unde hebben an ghenamen myt den anderen susteren unde broderen dorch ynnigher lude<sup>29</sup> hantrickynghe unde hulpedonighe tho maken laten eyne tafelen uppe dat altare

---

<sup>27</sup> <sup>a</sup> bis <sup>a</sup> in margine eingefügt.

<sup>28</sup> <sup>a</sup> bis <sup>a</sup> in margine eingefügt.

<sup>29</sup> Folgt gestrichen: *h[...].lude*.



Cosme unde Damiani in sunte Jacobes kerken, des se hebben wollen brocht tho ere Godes unde syner leven moder Marien unde unseme patronen unde hovetheren sunte Jacobe unde alleme hemmelschen here tho lave unde to eren. Des eme so gheschen is, God sy loff, unde hefft ghestan myt aller beredenisse hundert Rynsche gulden.

<45>

Item Ostman Blucher heft ut sunte Jacobes broderschop entfangen II m geldes an hemmelvart avende, de hebben em gedan Hans Berndes, Hans Volcke unde Heyne Alberdes. Dar hebben vor gelavet Hinrick Dreyger unde Heine Bernowe hovetstol unde rente by de broderschop wedder to scaffende sunder alle moye. Gesceen wo baven screven anno XXXIII [1534].<sup>30</sup>

Item Bertelt Wittheyne heft entfangen ut unser broderschop VI m geldes des sondages to vastelavent in bywesende Hans Berndes, Hans Volcken, Gorges Smale, Clawes Scult, Heyne Alberdes. Anno XXX [1530]. Item Bertelt Witteheyne noch gedan X m anno XXXVI [1536] up pasken.<sup>31</sup>

Item 1539 des frigidages vor lichtmissen vorlet uns Hermen Top X m geldes in der Reyners twiten in synem erve, dar ys by gewesen van wegghen des ersamen rades her Johan Rensel. Dat gelt scal me losen eyn ider m geldes vor XV m stucke. Desse rente steyt an up Michelis anno XXXIX [1539].

<46> – <47>

[Eintragungen von 1544–1549]

<48>

Item anno XXX [1530] des mandages vor Lawrentii entfenge wy van Jochim Amelikusen III m geldes, de de broderschop hadde in syner moder erve. Dar an unde aver weren Bernt van Locken, Hans Berndes, Gorges Smale, Lutke Sube unde Hans Volcke, Marquaert Raven. Geschen am dage, wo baven geschreven.<sup>32</sup>

Item anno XXXIII [1534] des mandages vor der hemmelwart sind wy avereyn gekamen myt Hinrik Reders van VI m geldes, de wy hebben in sinem erve by dem Mesberge unde hebben em eyn rente in gelaten, des scal he uns vorrenten de VI m geldes V jar lanck. Anno XXX [1530] up pascken scal de rente in stan, anno LX [1540] is yd frig.<sup>33</sup> Item Gorges Smale heft ut unser broderschop II m geldes, dar scal he uns van geven alle jar up wynachten XXIII β.<sup>34</sup>

---

<sup>30</sup> Eintrag kanzelliert.

<sup>31</sup> Eintrag kanzelliert.

<sup>32</sup> Eintrag kanzelliert.

<sup>33</sup> Eintrag kanzelliert.

<sup>34</sup> Eintrag kanzelliert.

Item Clawes Vassow heft ut unser broderscop entfangen XV m anno XLII [1542] des donredages na reminiscere in der vasten, dar was by Hans Rolick, Clawes Ratzeman, Hinrick Dreyger unde Clawes Schulte. Clawes Ratzeman heft dar vor gelavet, sodane XV m den olderluden de wedder in to bringende.

<49>

In dem jare XV<sup>c</sup> unde XIX [1519] des mytwekens vor sunte Margareten daghe, do wart my, Bernt van Locken, tho ghescreven dat hus by dem Mesberghe tho den besten sunte Jacobs broderschup der schiplude vor den Wynserbome, beleggen twisschen den erven Goteken Borcholte unde Hans Eggherdes.

Item, dit hus koffte wy dem Luteken Bolstorppe [aff] vor veffteynde halve m gheldes, hir ane betalet anderthalve m gheldes. Dusse kop is ghescheen uppe den dach Fabiani unde Sebastiani, der leven hillighen martelers. Hir hebben an unde aver ghewest Bernt van Locken, Hans Berndes, Hans Rychgherdes, Luteke Meynekens, Heyne Alberdes, Hermen Ferdeman. Anno Domini<sup>35</sup> viffhundert unde neghenteyne [1519].

<50>

Anno Domini XV<sup>c</sup> unde XII [1512] hebben dusse naghescreven vrame lude ghegeven ere mylden almyssen tho der tafelen des leven apostels Godes sunte Jacob, de steyt uppe dem altare der leven hillighen arsten Cosme unde Damiani, de wy schiplude holden vor dem Wynserbome

dabat Bernt van Locken III Rhinsche gulden  
dabat Hans Berndes I Rhinschen gulden,

de do thor tidt weren  
averolderlude myt den andern  
olderluden, also Johan Clawes  
unde Hans Klyves

dabat her Johan Otte I Rhinschen gulden  
dabat Johan Clawes I Rhinschen gulden  
d[aba]t Wolter Eggherdes I Rhinschen gulden  
d[aba]t Jacob Koek I Rhinschen gulden  
d[aba]t Dipmer [!] Meyneke I Rhinschen gulden  
d[aba]t Hans Rolike I Rhinschen gulden  
d[aba]t Werneke Langhe I Rhinschen gulden  
d[aba]t Peter Hollander I Rhinschen gulden  
d[aba]t Hans Klyvytzen I Rhinschen gulden  
ock Hans Berndes hefft ghegheven de messynghes luchte uppe dat altare, dede stat II m IIII ß  
d[aba]t Item hefft ghegheven Heyne Alberdes I Rhinschen gulden to der nygen tafelen.

---

<sup>35</sup> Folgt gestrichen: *dusent*.

<51>

Na der bort Cristi unses heren in CCCCC XVI [1516] hebbe ick, Bernt van Locken, averolderman dusser broderschup, ghetughet een pacificale, dar me pacem scal mede gheven yn der myssen unde scal<sup>36</sup> by der broderschup blyven unde wucht IIII loth unde en halleff quentyn. Unde Hans Berndes, ok overolderman, hefft dat vorguldet laten. Vurder hebbe wy beyden ghekofft enn myssal vor VI m unde scal ok blyven by dusser broderschup, de wyle id duret. Van dem ghelde unser broderschup dat bok ghekofft.

Int jar dusent viiffhundert unde achteyne [1518] hebbe wy averolderlude, also Bernt van Locken unde Hans Berndes myt den anderen olderluden de do weren, also Hermen Verdeman, Luteke Meyneken, Dipmer [!] Meyneken, Merten Bonatus hebbe ghegheven sunte Jacob swaren XX Lub[esche] m, also Hinrick Rytzer unde Jacob Hoyke unde unse olde stolte vor dat nige stolte, dat vor dem altare steyt Cosme unde Damiani, dar wij unse broderschup vor hebben. Ghegheven dem smede vor dat smyde unde slote VII m.

<52>

Anno etc. LXXX [1480], do hadde dusse broderschop X m wisse renthe. Beschedeliken V m geldes in twen boden Vickken Lutekens.

Item III m gheldes myt Godeken Borchholte.<sup>37</sup>

Item II m gheldes myt Heynen Yserenhode.<sup>38</sup>

Anno Domini etc. XV<sup>c</sup> unde VIII [1508] in deme passchen, so deden wii broderen der broderschup sunte Jacop Hans Gallen veer m gheldes, by namen Hans Nigelsen, Bernt van Locken, Hans Jammer, Hinrick Hynske, Titke Grabow unde is dat erste ghelt, dat yn deme sulvesten huse is.<sup>39</sup>

Anno Domini XV<sup>c</sup> unde VIII [1508] des sondages na der hillighen driger konynghe vorkoffte wii Hans Nigebur, Bernt van Locken, Hans Jamer, Hinrick Hynske, Titeke Grabow, brodere der broderschop sunte Jacob deme erßamen manne Hinrick Amelichusen unse hus vor III m gheldes. De III m gheldes hefft he betalet unde de V m bliff he to renthe unde de renthe schal dar X jar ynne blyven unde is dat hus yn der Nedderen strate.<sup>40</sup>

---

<sup>36</sup> Folgt gestrichen: *by der*.

<sup>37</sup> Eintrag kanzelliert.

<sup>38</sup> Eintrag kanzelliert.

<sup>39</sup> Eintrag kanzelliert.

<sup>40</sup> Eintrag kanzelliert.

<53>

Anno Domini M CCCC LXXXV [1485] sexta feria post Jacobi. Item wanner dat me rekensschop deyt uppe dem mandach, so schollen de olderlude hebben ƒ tunne bers unde de scholen se betalen van sunte Jacobes ghelde unde ok VIII ß van sunte Jacobes ghelde tho enen schape to hulpe.

Item des sondaghe avendes schal me nene kost mer don, wanner dat de suster unde broder to kamen.

Item so hebbe wii olderlude entfanghen des sondaghes na Jacobi van Henneken Peders VI m van dem jar IX unde is hure.<sup>41</sup>

Item entfanghen van Hans Jammer I m renthe am mandaghe na Jacobi van deme jar IX [1509].

Item hebbe wii olderlude entfanghen des mandaghes na sunte Jacob van Hinrick Amellichusen V m van dem jar IX [1509] renthe.

Item hebbe wii olderlude entfanghen des mandaghes na sunte Jacobs van Hans Gallen IIII [m] renthe van dem iar IX [1509] renthe.

<54>

Anno etc. LXXXVII [1487]

Item so heft Hermen Kloke unde Beke syn husvrowe by der broderschop twe m gheldes lyfgedinges uppe twe tide, also paschen unde Mychaelis, up paschen stund de renthe.<sup>42</sup>

Item na der bordt Cristi in XV<sup>c</sup> unde IX iar [1509], do hadde wi olderlude der broderschop sunte Jacob der schiplude XXII m in renthe, benompliken do weren de overolderlude Hans Nigebur unde Bernt van Locken.

Anno etc. XCVI [1496]

Item so hebben de olderlude van sunte Jacobs broderschop dan Heynen Stuvē X m pennynge, dar he up schal<sup>43</sup> I m gheven in der hilghen<sup>44</sup> dre konynghe daghe myt den teynen m. Dar ys borghen vor Gotken Borchholte unde Heyne Bordenow. Desse X m deden ut Werneke Pazel unde Jochim Olrikes unde Heyne Stuve.<sup>45</sup>

---

<sup>41</sup> Eintrag kanzelliert.

<sup>42</sup> Eintrag kanzelliert.

<sup>43</sup> Folgt gestrichen: *in alle jar gheven.*

<sup>44</sup> Folgt gestrichen: *in.*

<sup>45</sup> Eintrag kanzelliert.

Anno XV<sup>c</sup> XI [1511]

Item so hebbe wii entfanghen van Hinrick Amelinhußen V m van dem jare XV<sup>c</sup> unde XI [1511] unde is hure.<sup>46</sup>

<55>

Item is schuldich Hans Jammer unser broderschup XI m, dar he alle iar aff ghiffit to renthe I m.<sup>47</sup>

Item is schuldich Bernt Cordes I m gheldes unser broderschop.

Item so hebbe wii entfanghen van Hans Galle III m myn II β van deme jare XI [1511].<sup>48</sup>

Item entfanghen van Hanneke Reders VI m myn III β van deme jare XI [1511].<sup>49</sup>

Item entfanghen van Hans Jammer I m van dem jare XI [1511].<sup>50</sup>

Anno Domini XII [1512]

Item entfanghen van Hans Gallen IIII m myn IIII β.<sup>51</sup>

Anno Domini XIII [1514]

Item entfanghen Hinrick Almellinchusen V m myn V β.<sup>52</sup>

Item entfanghen van Elsebe Gherven V m myn I β.<sup>53</sup>

Item entfanghen van Hans Bonatus VIII β.<sup>54</sup>

Item entfanghen Hans Reders VI m.<sup>55</sup>

<56>

Anno LXXXVIII [1488]

Item des alle to groter sekerer vorwaringhe, tuchnisse der warheit unde orkunde, so hebben wii erben[omeden] ver olderlude mit wete[n] unde willen unser erbenomeden aver olderlude unde vilgenanten broderschop rechte inghesegel vor uns unde unse nakomelinge witliken<sup>56</sup> heten henghen to desseme breve, de ghegheven is unde ghescreven dar na in deme neghene unde soventighesten jare an deme avende sunte Andreas des

---

<sup>46</sup> Eintrag kanzelliert.

<sup>47</sup> Eintrag kanzelliert.

<sup>48</sup> Eintrag kanzelliert.

<sup>49</sup> Eintrag kanzelliert.

<sup>50</sup> Eintrag kanzelliert.

<sup>51</sup> Eintrag kanzelliert.

<sup>52</sup> Eintrag kanzelliert.

<sup>53</sup> Eintrag kanzelliert.

<sup>54</sup> Eintrag kanzelliert.

<sup>55</sup> Eintrag kanzelliert.

<sup>56</sup> Folgt gestrichen: *henghen to*.

hochwerdigen hilghen apostels der olderlude Heyne Detleves, Hans Sprenger, Hans van Norten, Hinrik Hinsschen.

Item aver older[lude] to der tiid Joachim Olrikes, Hinrick Oldelant.

<57>

[leer]

<58>

Also me screff dusent viffhundert unde achte [1508], van dem datum an wente dat me screff XVI under der tidt hebbe wy aver olderlude uthgeheven to lave unde tho werdicheit Gode allemechtich unde unseme leven patronen sunte Jacob II<sup>e</sup> m unde XXIII<sup>e</sup> m, also to der nygen tafelen, dat altare to wygende, to dem altarestene, to dem stolte, tho bomen, tho myssale, to pacificale unde vele anderen dynghen des neen behoff is to scryvende,

<59>

myt ynnigher vrame lude hantreckynghe, des God sy ghelavet.

Do me screff in jar dusentviffhundert unde XIII [1509] des mandages na sunte Jacobs daghe, do deden rekenschop de olderlude, also Johan Clawessen, Johan Klyvenytße den over [older]luden also Bernt van Locken, Hans Berndes unde den nigen olderluden also Joachim van der Heyde, Hermen Alberdes unde averantwerden in beholden ghelde XXIII m.

Do me screff in jar dusentviffhundert unde XV [1515] des mandages na sunte Jacobs daghe, so deden rekenschop de olden olderlude, also Joachim van der Heyde, Hermen Alberdes, Werneke Langhe, Heyne Alberdes den aver olderluden, also Bernt van Locken unde Hans Berndes, den nigen olderluden Claves Schulte, Hans Kanne unde averantwerden in beholden ghelde XXXVIII m.

<60>

Do me screff in jar dusent viffhundert unde XVI [1516] des mandages na sunte Jacobs daghe, do deden rekenschop de olderlude van sunte Jacobs broderschup wegghen, also Joachym van der Heyde unde Hermen Alberdes, dede do affquemen <sup>a</sup>Hans Konne, Claves Schulte<sup>a57</sup> den<sup>58</sup> aver olderluden, also Bernt van Locken unde Hans Berndes unde ok den nygen olderluden, also Luteke Meynekens, Hermen Verdeman unde hebben averlevereth den nigen olderluden in redeme ghelde XXXII m XI ß. Hir baven synt ghetughet II nige bome unde de olden to verbeterer XXX m.

---

<sup>57</sup> <sup>a</sup> bis <sup>a</sup> in margine eingefügt.

<sup>58</sup> Folgt gestrichen: *olden*.

Do me screff int jar in viiffhundert unde XVII [1517] des mandaghes na sunte Jacobs daghe, do deden rekenschup de olden olderlude Clawes Schulte unde Elizabeth Kanne den nigen olderluden Dipmer [!] Meynekens, Merten Bonatus und den aver olderlude[n], also Bernt van Locken unde Hans Berndes unde den andern olderluden Hermen Ferdeman, Luteke Meyneken unde hebben aver levert den nigen olderluden XLII m in redeme ghelde. Van desseme ghelde is aff ithghegeven X m sunte Jacob tho dem stolte.

<61>

Do me screff int jar dusent viiffhundert unde achteyn [1518], des mandaghes na sunte Jacobs daghe, do deden rekenschup de olden olderlude, also Luteke Meyneke unde Hermen Ferdeman den nygen olderluden Hans Richghers, Gherke Dusynck unde den aver olderluden, also Berndt van Locken, Hans Berndes unde den anderen olderluden, also Dipmer [!] Meyneke unde Merten Bonatus.

Do me screv ynt jar dusent viiffhundert unde neghenteyn [1519], des mandaghes na sunte Jacobs daghe, do deden rekenschup de olden olderlude, also Dipme [!] Meyneke, Merten Bonatus den nygen olderluden Luteke Schulten, Hennyng Langhe den over olderluden, also Bernt van Locken, Hans Berndes, den anderen olderluden, also Hans Richgherdes unde Gherke Dysynck, unde hebben aver antwort den nygen olderluden.

<62>

Do me screff yn jar XV<sup>c</sup> unde XXI [1521], des mandaghes na sunte Jacobs daghe, do deden rekenschup de olden olderlude also Henni[n]ghe Langhe, Clawes Retseman den over olderluden also Bernt van Lockenn unde den nigen olderluden, benomeliken Gorges Mole, Titeke Herders unde averantworten yn beholden ghelde III m IIII β, Luteke Golstorp V m, Hans Scharpp I Rhinschen gulden, dat scolen de nigen olderlude manen.

Anno Domini X<sup>c</sup>V [!] unde XXII [1522], des mandages na sunte Jacobs daghe, do deden rekenschup de aver olderluden, alzo <sup>a</sup>Bernt van Locken, Hans Berndes<sup>a59</sup> Peter Voeth unde Drewes Kanne, Wolter Eggerdes unde Hans Woldorp unde leverden XV m in gelde.

Anno Domini dusennt XV<sup>c</sup> unde XXIII [1523] des mandages na sunte Jacobs daghe, do deden rekenschup den aver olderluden alzo Bernt van Locken unde Hans Berndes, Gorges Mole unde Tytke Harders den nigen broderen alzo Hinrick Dreiger, Hans Wolters unde hebben levert in

<63>

ghelde.

---

<sup>59</sup> a bis a in margine eingefügt.

Anno Domini XV<sup>c</sup> XXIII [1524] des mandaghes na sunte Jacobs daghes, do deden rekenschop denn aver olderluden, alzo Bernt van Locken unde Hans Berndes, Hans Woldorp unde<sup>60</sup> Woelter Eggerdes, Hynryck Dreygher, Hans Wolters, Hans Rycherdes, Gherth Lyndenloef, szo ys vorbuwet yn sunte Jacobs huße van dussem jar XX m X ß. IIII ß ghekuert yn de lade etc.

Anno XXV [1525] yn dat nyghe. Des frygdaghes na wynachten, do deden rekenschop den aver olderluden alze Bernt van Locken unde Hans Berndes Hans Rycherdes unde Hynryck Dreger, Hans Wolters, Ghert Lyndenloeff unde hebben em gheleverth yn de laden XVIII m boholden gheldes.

<64>

Imme jare na Gades borth, do me screff dusent vyffhunderth unde XXV [1525], des mandaghes na Jacobi neghest vorgangen hebben ghedan rekenschop sunte Jacobes broderschop weggen de olderlude, alße de erßamen Hinrick Dreygher, Hans Wolters den overen olderluden alse erßamen Bernd van Locken, Hans Berndes, ock den junghen olderluden, alße Gerd Dußingk unde Hans Schulten und hebben avergheantwerth in redeme ghelde XXXII m beholden gheldes.

Anno Domini dusenth XV<sup>c</sup> unde XXVI [1526] des dynxsthe daghes nha sunthe Jacobes daghe, do deden rekenschop <sup>a</sup>Hans Rychgerdes, Gerth Lyndeloeff<sup>a61</sup> <sup>b</sup>Gerth Dusynck unde Hans Mol<sup>b62</sup> den ersamen olderlude alße Bernth van Loeckken, Hans Berndes.

Item Hans Frese heft II m geldes ut sunte Jacopes broderschopp genamen up in nigjars dage int jar XXVII, so steyt uns na hoves stoel unde renthe.

<65>

Anno Domini dusenth XV<sup>c</sup> unde XXVII [1527] des dyngesdages nha sunte Jacobes daghe, do deden rekenschopp de erßamenn Gerke Dysynck unde Hans Schulthe, de hebbenn Berndt van Locken unde Hans Berndes, den overen olderludenn geleverdt LV m redes geldes in der lade.

Item anno Domini dusent vyffhundert unde XXVIII [1528] deß dinxtedages na Jacobi, do deden rekenschup de jungen den olden [olderluden] alze benomelyken Hans Meynken, Lutke Sube den olden Berndt van Locken unde Hans Bernedeß, so quam in de lade XLV m.

Item so stadt uns na van hur wegen V m van Heyne Wolmers bedaget up Michahelis.

---

<sup>60</sup> Folgt gestrichen: *Hans*.

<sup>61</sup> <sup>a</sup> bis <sup>a</sup> gestrichen.

<sup>62</sup> <sup>b</sup> bis <sup>b</sup> nach dem Eintrag mit Einfügezeichen im Text.



<66>

Item anno Domini MV<sup>c</sup> XXX [1530] des mandages vor Lawrencii deden rekenscop de olderlude alse Gorges Smale unde Lutke Sube den aver olderluden alse Bernt van Locken unde Hans Berndes unde leverden en in de laden in redem gelde hundert XV m III ß in by wesende Hans Roleken.

Item anno XXXI [1531] in dem avende des nigen iaes deden rekenschop Hans Berndes unde Hans Roleke den broderen benomplick Bernt Cordes, Gorges Smale, Hinrick Dreyger unde Wolter Eggerdes, so dat se en leverden in de lade XLII m.

Item anno XXXIIII [1533] des dinxtedages na winachten deden rekenscop Hans Ber[n] des unde Hans Roleke den broderen alse Gorges Smale, Hans Vasmer, Heyne Alberdes und Clawes Sculte, so dat se en leverden in de lade LXXIIII m XIII ß.

<67>

Item anno XXXV [1535] des dinxdages vor Lucie hebbe ik, Hans Berndes, und Hans Roleke rekenscop gedan Clawes Retzeman, Hans Helmeß,<sup>63</sup> Clawes Sculte, so dat wi vorbuwet hadden, se dat alle dinck klar wart und leverden en in de bussen LXXX m, dar hebben wi wedder ut gedan Bertelt Witteheyne XC m up rente.

Item anno XXXVI [1536] hebbe ik, Hans Berndes, und Hans Roleke rekenscop gedan den olderluden alß Clawes Retzeman, Hans Helmes, Clawes Sculten, so dat wi unse hus buwede und dornsen und alle dinck betalden und leverden in de bus[s]en X m. Gescreven des dinxdages in den winachten.

Item anno XXXVII [1537] des dinxdages vor Lucie hebbe wy, Hans Berndes, Hans Rolek, rekenscop gedan Clawes Retzeman, Hans Helmes, Clawes Sculten, so dat alle dinck klar is gerekent, so dat wi en leverden in de laden IX m XI ß.<sup>64</sup>

---

<sup>63</sup> Folgt: *Clawes S.*

<sup>64</sup> Folgt Eintrag von 1553. Auf den folgenden Seiten Einträge von 1554 bis 1674.

## Personenindex

Die Seitenzahlen beziehen sich auf die Paginierung der Quelle.

### A

Heyne Alberdes 43, 45, 49, 50, 59, 66  
Hermen Alberdes 59, 60  
Hinrick Amellichusen/Amelinhußen/  
Almellinchusen 52, 53, 54, 55  
Jochim Amelhkusen 48  
Godeke Arndes 4

### B

Ghereke Basedouwe 15  
Jurges Bekendorp 14  
Laurencius/Laurens Bekendorp 6, 8, 15, 16  
Mette Bekendorpes 8  
Hans Bene 26  
Jurges van Berghen 10, 25  
Hans Berndes/Berendes/Berndeß 11, 12, 36, 37,  
41, 42, 43, 44, 45, 48, 49, 50, 51, 59, 60, 61, 62,  
63, 64, 65, 66, 67  
Heine Bernowe 45  
Wilken Blanke 24  
Ostman Blucher 45  
Hermen Bodeker/Boddeker/Botteker 8, 26, 27,  
31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38  
Luteke Bolstorpe 49  
Hans Bonnass/Bonatus 34, 35, 55  
Merten Bonatus 51, 60, 61  
Godeke/Goteke Borcholte/Borgholte 25, 30, 49,  
52, 54  
Heyne Bordenow 54  
Ludeke Borsteld 19  
Hans Brand 21, 22, 23, 24  
Eler Brandenborch 31, 32  
Godeke Bredehoved 17, 18  
Lutke Bruns, *kercksware* 12  
Titke Bruser, *kymmer* 30  
Clawes Buth 27

### C s. K

### D

Hinrick Dabelsteen 37, 38  
Cord van Dalem 24  
Heyne Detleves 28, 30, 56  
Hinrick Dreyger/Dreygher/Dreiger 11, 45, 48, 62,  
63, 64, 66  
Luteke/Lutke Droste 22, 31  
Gerdt/Gherke Dusynck/Dusingk/Dysynck 11,  
61, 64, 65

### E

Hans Eggherdes 34, 35, 37, 49  
Wolter/Woelter Eggerdes 42, 43, 44, 50, 62, 63, 66  
Clawes Elbeke 6, 7, 15, 16  
Hans Elers 26, 27  
Hinrick Embeke 4  
Cord/Coerd van Engherden/Engerde 6, 7, 16

### F = V

Drewes van der Vechte 10, 24  
Hinrick Velthusen 30/31  
Hermen/Herman Verdeman/Ferdeman 49, 51, 60, 61  
Peter Veeregge 31, 32  
Clawes Fockke/Vockke 18, 19  
Cord Vockke 25  
Hans Volcke 45, 48  
Peter Voeth 62  
Gherke Fowsat 32  
Bernd Vranke 37  
Hans Francke 31, 32  
Hans Frese 64  
Kersten/Karsten Frigeman/Vrygman 38, 39, 40

### G

Hans Galle 52, 53, 55  
Elsebe Gherven 55  
Clawes Gherkens 21, 22  
Hermen van Gheseke 17  
Luteke Golstorp 62

## Hamburgs Oberelbeschiffer um 1500

Titke Grabow 39, 40, 42, 52

Clawes Gramsouw 15

Titeke Grimpe 4

Titeke Grote 17, 18

### H

Rychert Hampe 33

Harders s. Herders

Hans Harmens, *kercksware* 12

Joachim/Joachym van der Heyde 59, 60

Hans Helmeß 67

Titeke/Tytke Herders/Harders 62

Hartich van Hiddensen 23, 24

Hinrick Hinde 24

Hinrick Hinsche/Hinseke/Hyntzke/Hinske/

Hynske 28, 29, 35, 36, 38, 40, 52, 56

Kersten Hoveman/Haveman 20, 21, 24

Titeke Hoyer 8, 9, 26, 27, 28

Werneke/Werne Hoyers 22, 23, 24

Jacob Hoyke 51

Peter Hollander 36, 37, 50

Wilm Holthusen 4

Diderick Houweto/Howsto 32, 33

### I/J

Heyne Yserenhoet 8, 9, 27, 28, 52

Hinricus Jacobi 11

Heine/Heyne Jacobus/Jacobes/Jacobesen 37, 38

Lutteke/Lutke Jacobs/Jacobes 35, 36, 40, 41

Hans Jammer 36, 37, 39, 40, 52, 53, 55

### K

Jacob Kaghelman 32

Drewes Kanne 62

Elizabeth Kanne 60

Hans Kanne/Konne 59

Kateman s. Koteman

Johan Clawessen/Clawes 43, 44, 50, 59

Hans Clyvessen/Klives/Clivenisse/Klyvytzen/

Klyvenytße 43, 44, 50, 59

Beke Kloken 54

Hermen Kloke/Cloke/Clocke 9, 26, 27, 28, 34,  
35, 54

Wilken Knake 30

Merten Kogghe/Cogghe 41, 42, 43

Jacob Kock/Koek 42, 43, 44, 50

Konne s. Kanne

Bernd Kordes 34, 35, 55, 66

Clawes Kurdes/Cordes 20, 21, 31

Curt Kurdes 17, 18

Hans Koteman/Kateman 40, 41

Meyneke Krevet 25

Diderik Kremer 37

Clawes Kremers 16

Hans Krosberch/Krusberch 36

Kurdes s. Kordes

### L

Grete Langhe 7

Hennyng Langhe 61, 62

Werneke Langhe 43, 50, 59

Gherth Lyndenloef 63, 64

Bernd van Locken/Loecken 11, 12, 37, 38, 39, 40,  
41, 42, 43, 44, 48, 49, 50, 51, 52, 54, 59, 60, 61,  
62, 63, 64, 65, 66

Titeke Luders 19

Vicke Lutekens 21, 22, 24, 25, 26, 27, 52

### M

Hans Meymersen/Meymershusen 24

Dipmer [!] Meyneke/Meynekens 50, 51, 60, 61

Hans Meynken 65

Lutke/Luteke Meyneken/Meynekens 38, 49, 51,  
60, 61

Hans Merten/Marten 8, 32, 33

Hinrick van Mynden 6, 7, 16

Ludeke van Mynden 19, 20

Gorges Mole 62

Hans Mol 64

Cordt Moller, *radman unde karspelher* 12

Thomas Moltzan 14

Bernd Mugghelm 33

Beneke Muckelingk/Muklyngh 33, 34

Heyne Mund 30

**N**

Peter Naghel 32  
 Hans Nigebur/Nygebur 29, 30, 36, 37, 38, 39, 40,  
 41, 42, 52, 54  
 Hans Nigelsen (= Nigebur) 52  
 Hans Northen/Norten/van Norten/van Northen  
 9, 27, 28, 56

**O**

Hans Obberdessusen 4  
 Bartolt Odeken 14, 15  
 Hermen (van) Offen 31  
 Lutke van Offen 30, 31  
 Hinrick Oldelant/Oldeland 8, 21, 22, 23, 27, 28,  
 29, 30, 56  
 Yachim/Iochim Olrikes/Olrekes 8, 10, 16, 17, 25,  
 27, 28, 29, 30, 31, 33, 34, 35, 36, 54, 56  
 Johan Otte, *her* 50

**P**

Meyneke Pantzen 35, 36  
 Werneke Pasel/Pazel 35, 54  
 Henneke Peders 53

**R**

Marquaert Rave 48  
 Clawes Ratzeman/Retseman 48, 62, 67  
 Hanneke/Hans Reders 55  
 Hinrik Reders 48  
 Johan Rensel, *her, radman* 45  
 Retseman/Retzeman s. Ratzeman  
 Bertelt Ribe 32  
 Hinrick Ribe/Rybe 20, 21, 30, 31  
 Hans Richghers/Richgerdes/Richgherdes/  
 Rycherdes 49, 61, 63, 64  
 Henneke/Henninck Richard/Richarddes/  
 Richerdes/Richgherdes 32, 37, 38  
 Hinrick Rytzer 51  
 Lutke Rovekar 31  
 Frederick Rover 17, 18  
 Hans Roleke/Rolike/Rolik/Rolick 31, 33, 34, 38,  
 39, 48, 50, 66, 67  
 Luteke Roleke/Rolike 33, 34, 36

Ludeke Rugghe/van Ruggen 23, 24  
 Clawes Ruteman 35, 36

**S**

Heyne Sagher 30, 31  
 Hans Sasse 33, 34  
 Hans Schacht 18, 25, 26  
 Hans Scharpp 62  
 Heyne Schele/Schelle 37, 38  
 Hinrick Scroder 32  
 Titeke Schulenborgh 15, 19, 20  
 Hans Schulte/Schulthe 64, 65  
 Clawes Scult/Schulte 45, 48, 59, 60, 66, 67  
 Luteke Schulte 61  
 Hans Syl/Syle 29, 30  
 Gorges Smale 45, 48, 66  
 Titeke Smedeken 15  
 Ludeke/Lutke Snokel 29, 30  
 Ludeke van Sprakelse 18  
 Hans Sprenger/Sprengher/Sprengelt 28, 29, 56  
 Hinrick Staelke, *her* 7  
 Kersten Stanghe 25, 26  
 Gerke/Gherke Stenke/Stheneke 37  
 Geske van Stokkende 30  
 Hans van Stokkende 30  
 Hans Sthuve 11  
 Heyne/Heyneke Stuve 35, 54  
 Diryk/Dyryck Szull/Sule 38, 39  
 Lutke Sube 48, 65, 66  
 Ludeke Zwanke 15

**T**

Clawes Tesseke 17  
 Hermen Top 45

**V s. F**

**W**

Hans Vasmer 66  
 Clawes Vassow 48  
 Bartolde Westval 14  
 Ludeke Wichman 15  
 Hans Wighe/Wigghe 6, 7, 15, 16

## Hamburgs Oberelbeschiffer um 1500

Jacob Wygerdes 29, 30, 31  
Diderick Wynkel 19, 20  
Peter Wisse/Wyse 17, 20, 21  
Bertelt Wittheyne 45, 67  
Hans Wolbers 11  
Hans Woldorp 62, 63  
Heyne Wolmers 65  
Hans Wolters 63, 64  
Heyne Wolters 10, 25  
Peter Wolter/Wolters 8, 19, 20, 26  
Hans Wulf 30, 31  
Hans Wunne/Wune/Wunnensone 6, 7, 16



## Staufstufen aus Worten und Buchstaben. Bemerkungen am Ende der Tagung\*

Stephan Selzer

### 1. Flusswege

So wie zu Pfingsten 2017 die Duisburger Tagung „Alles im Fluss. Menschen, Waren, Häfen auf den Wasserwegen vom Rhein bis zur Weichsel“ eröffnet auch diesen Sammelband eine materialreiche Einführung von Rudolf Holbach.<sup>1</sup> In ihr werden forschungsgeschichtliche mit inhaltlichen Aspekten verbunden, quellentechnische wie methodische Fragen aufgeworfen und sichere Wissensbestände gegen Forschungslücken gehalten. Wollte man dieses Programm umfassend und zumal für alle großen Flüsse zwischen Themse und Newa durchdenken, käme nicht Vortragsstoff für eine, sondern für dutzende Hansetagungen zusammen, könnte nicht ein Band der Hansischen Studien erscheinen, sondern müsste ein Lexikon oder ein Handbuch zu Flüssen im hansischen Wirtschaftsgebiet publiziert werden.<sup>2</sup>

Rudolf Holbach hat gezeigt und geschrieben, wie „außerordentlich facettenreich“ das Thema sich darstellt:<sup>3</sup> Diese Eigentümlichkeit von Flussgeschichte<sup>4</sup> bewirkt, dass nicht alle Fragen aufgegriffen werden können, die in der aspektreichen Einführung berührt werden. Vielmehr soll im Folgenden das ausgebreitete Material wie die Warenliste eines

---

\* Der Wortlaut der in Duisburg am 7. Juni 2017 vorgetragenen Schlusszusammenfassung ist beibehalten worden. Einzelne Aspekte wurden im Nachgang aus den Druckfahnen der Aufsätze hinzugefügt. Hingegen sind tagesaktuelle Bemerkungen gestrichen worden.

<sup>1</sup> In diesem Band: Rudolf HOLBACH, Alles im Fluss. Menschen, Waren, Häfen auf den Wasserwegen vom Rhein bis zur Weichsel, S. 1–14.

<sup>2</sup> Für Norddeutschland siehe Norbert FISCHER, Ortwin PELC (Hg.), Flüsse in Norddeutschland. Zu ihrer Geschichte vom Mittelalter bis in die Gegenwart (Studien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins 49 = Schriften des Vereins für Schleswig-Holsteinische Kirchengeschichte 55), Neumünster 2013.

<sup>3</sup> HOLBACH, Alles im Fluss (wie Anm. 1), S. 13.

<sup>4</sup> Vgl. Karl SCHLÖGL, Die Oder – Überlegungen zur Kulturgeschichte eines europäischen Stromes, in: Oder. Blicke auf einen europäischen Strom, hg. von DEMS., Beata HALICKA, Frankfurt am Main 2007, S. 21–45; Andreas RÜTHER, Flüsse als Grenzen und Bindeglieder. Zur Wiederentdeckung des Raumes in der Geschichtswissenschaft, in: Jahrbuch für Regionalgeschichte 25, 2007, S. 29–44; Susanne RAU, Fließende Räume, oder: Wie lässt sich die Geschichte des Flusses schreiben?, in: HZ 291, 2010, S. 102–115.

Flusszolltarifs genommen werden, der vieles vorsorglich aufführt, was im Realbetrieb nicht häufig durchgeführt wird. Nicht der vorschriftengläubige, alltagsblinde Zollinspektor sei deshalb das Vorbild, sondern der von Friedrich Pfeiffer vorgestellte Johann von Breisig. Er war im Jahre 1531 Beseher am landgräfllich-hessischen Rheinzoll zu St. Goar und wollte mit Augenmaß handeln und menschenfreundlich abwägen, weshalb er meinte, dass er eher seine Stellung aufgeben wolle, als den Schiffern *unpilch* (unbillig) abzunehmen.<sup>5</sup>

Um wiederkehrende Aspekte zu akzentuieren, sei von den einfachsten Fragen nach Ort, Zeit und Quellenmaterial ausgegangen, um dann spezieller die im Tagungstitel genannten Menschen, Waren und Häfen zu betrachten.

## 2. Zeiten, Einzugsgebiete und Quellenmaterialien

Was wird also hinsichtlich Zeit, Ort und Quellenmaterial in diesem Band geboten? Während die Tagungsankündigung eher auf das 14. und 15. Jh. orientiert hat,<sup>6</sup> sind die zeitlichen Grenzen von den Autoren zum Nutzen der Thematik gedehnt worden. So führt Franz Irsigler mit der Betrachtung der Koblenzer Zollrolle bis um das Jahr 1000 zurück.<sup>7</sup> Bei Ortwin Pelc spannt sich der zeitliche Bogen über eintausend Jahre vom 9. bis ins 19. Jh.<sup>8</sup> Und der Verweis auf die Braunschweiger Hafenszenierung von 1933, die Henning Steinführer schildert, stellt die dichteste Annäherung an die Gegenwart dar.<sup>9</sup>

Räumlich kommen zu den im Programm vorgesehenen Flüssen zwischen Rhein und Weichsel weitere hinzu. Eine Verlängerung der Rheinachse zur Donau hin nimmt Franz Irsigler vor.<sup>10</sup> Zahlreiche Flüsse werden als Zubringer zu den großen Strömen Rhein, Weser, Elbe, Oder und Weichsel genannt: IJssel, Lek, Ruhr und Lippe; Aller, Leine, Oker, Werra und Fulda; Moldau, Saale, Weiße Elster, Ilmenau, Havel, Alster, Stecknitz, Delvenau, Schaale und Stör; Peene und Neiße sowie Trave und Düna sind darunter. Jedoch und überhaupt wird jeder Leser das Fehlen gerade des eigenen han-

<sup>5</sup> In diesem Band: Friedrich PFEIFFER, *halden wij die oirdinancij, so solle wij uwer gnaden toll verdreven*. Zollerhebungen am Rhein um 1500: Norm, Praxis und Transaktionskosten im Diskurs, S. 35–59, hier S. 57.

<sup>6</sup> Siehe z. B. für das Früh- und Hochmittelalter Felix BITTMANN et al. (Hg.), *Flüsse als Kommunikations- und Handelswege = Rivers as communication and trade routes*, Rahden 2011; Matthias HARDT, Stephan FREUND, Petra WEIGL (Hg.), *Flüsse und Flusstäler als Wirtschafts- und Kommunikationswege (Siedlungsforschung. Archäologie – Geschichte – Geographie 25)*, Bonn 2007; Ralf MOLKENTHIN, *Straßen aus Wasser. Technische, wirtschaftliche und militärische Aspekte der Binnenschifffahrt im Westeuropa des frühen und hohen Mittelalters*, Berlin 2006.

<sup>7</sup> In diesem Band: Franz IRSIGLER, *Hansehandel auf dem Rhein im Hoch- und Spätmittelalter*, S. 15–33, hier S. 18.

<sup>8</sup> In diesem Band: Ortwin PELC, *Die Elbe. Handelsweg vom 13. bis 17. Jahrhundert*, S. 105–124, hier S. 106 und 124.

<sup>9</sup> In diesem Band: Henning STEINFÜHRER, *Die Bedeutung der Oker für den Braunschweiger Fernhandel im Mittelalter*, S. 185–203, hier S. 201.

<sup>10</sup> IRSIGLER, *Hansehandel* (wie Anm. 7), S. 21 und passim.



sischen Hausflusses bemängeln. Tatsächlich ließe sich beispielsweise über Warnow<sup>11</sup>, Saale<sup>12</sup> und Memel<sup>13</sup> genauso aspektreich handeln. Aber das geografische Einzugsgebiet der Aufsätze ist ohnehin weitaus größer, denn Flüsse, das ist zu lernen, sind immer zu denken im Zusammenhang mit weiteren Verkehrswegen. Flussschifffahrt ist zu verstehen in einem Logistiknetzwerk, verbunden mit dem Seeverkehr, über den die Hanseforschung traditionellerweise viel arbeitet, sowie gekoppelt an den Landverkehr, auf den die Hansische Pfingsttagung des Jahres 2019 in Hannover zu sprechen gekommen ist. Denn entscheidend ist das, was Niels Petersen unterstreicht: „Dabei handelte es sich bei den Landwegen und Wasserstraßen um ein integriertes System des Warentransportes, in dem Länden und Häfen als Übergänge zwischen beiden Formen fungierten.“<sup>14</sup> Weshalb wir zukünftig Studien und Atlanten zu hansischen Handelsstraßen aus Wasser brauchen werden.<sup>15</sup>

Dabei ist zu bedenken, dass all diese Flüsse, große und kleine, sich auf ihrer Gesamtstrecke (die Länge von der Quelle zur Mündung als Kilometerangabe weisen viele Verfasser vor) nicht naturräumlich einheitlich darstellen, sondern sich in einzelnen Flussabschnitten erheblich unterscheiden bzw. vor ihrer Kanalisierung unterschieden haben. Deshalb und wegen natürlicher und menschengemachter Sperren war Flussverkehr im Mittelalter zumeist Abschnittsverkehr, der unterschiedliche Erfahrungen barg. Das Bild des einen durchgehenden Stroms mag sich bei heutigen Flusskreuzfahrern einstellen, schwerlich indes bei Flößern und Flussschiffern der mittelalterlichen Epoche, was Sascha Bütow betont: „Der durchgehende Oderverkehr ist [...] eher ein neuzeitliches Ideal, das an den mittelalterlichen Wirklichkeiten des Oderverkehrs vorbeigeht.“<sup>16</sup>

Doch welcher der behandelten Flüsse ist eigentlich der wichtigste? Jeder Referent kann und darf dem von ihm betrachteten Strom diese Bedeutung beimessen – also die Weser hochgelobt bei Ulrich Weidinger, der dafür den Chronisten Johannes Letzner zitiert;<sup>17</sup> oder bei Franz Irsigler der Rhein nicht nur als „der größte Fluss Deutschlands“, sondern „bis zum Ende des Alten Reiches auch die teuerste Wasserstraße in Europa“;<sup>18</sup> die Oker indes, so Henning Steinführer, besonders wasserreich<sup>19</sup>. Dietrich von Niem

---

<sup>11</sup> Vgl. Ortwin PELC, Trave und Warnow in der Siedlungsgeschichte des südlichen Ostseeküstenraumes (8.–18. Jahrhundert), in: FISCHER/DERS., Flüsse in Norddeutschland (wie Anm. 2), S. 17–54.

<sup>12</sup> Vgl. Pierre FÜTTERER, Die Nutzung der Saale und anderer Gewässer Thüringens im Mittelalter, in: Zeitschrift für Thüringische Geschichte 71, 2017, S. 7–28.

<sup>13</sup> Vgl. Kurt FORSTREUTER, Die Memel als Handelsstraße Preußens nach Osten, Königsberg 1931.

<sup>14</sup> In diesem Band: Niels PETERSEN, Salz-Wasser. Wasserbau und Schifffahrt im Hinterland zwischen Hamburg, Lübeck und Lüneburg, S. 165–183, hier S. 165.

<sup>15</sup> Vgl. Friedrich BRUNS, Hugo WECZERKA, Hansische Handelsstraßen (QDhG N.F. 13), 3 Bde., Weimar 1962–1968.

<sup>16</sup> In diesem Band: Sascha BÜTOW, *ein schiffreich wasser und des reichs frye strasse*: Die Oder als hansischer Verkehrsweg vom 13 bis zum 16. Jahrhundert, S. 125–153, hier S. 152 f.

<sup>17</sup> In diesem Band: Ulrich WEIDINGER, Die ‚Schlachten‘ an der Weser: Städtische Häfen als zentrale Bezugspunkte des Flussverkehrs (14.–16. Jh.). S. 83–103, hier S. 83.

<sup>18</sup> IRSIGLER, Hansehandel (wie Anm. 7), S. 16 f.

<sup>19</sup> STEINFÜHRER, Bedeutung (wie Anm. 9), S. 186.

(um 1345–1418) allerdings, um einen mittelalterlichen Zeitgenossen urteilen zu lassen, lobte um 1400 das helle Wasser von Weser und Leine sehr, um dadurch die trüben Fluten der Aller diskreditieren zu können und somit einen willkommenen Seitenhieb auf das ihm verhasste Verden auszuteilen.<sup>20</sup> Hingegen sah Aenea Silvio Piccolomini (1405–1464) die unbestreitbare Bedeutung des Rheins gegeben durch die bedeutenden Städte, die an seinem Ufer liegen<sup>21</sup> – meinte er aber auch Duisburg?

Bei der Betrachtung des genutzten Quellenmaterials stößt der Leser auf Karten, Pläne und Ortsansichten.<sup>22</sup> Viel zu erfahren ist aus Akten der landesherrlichen Verwaltung, wobei Überlieferungs- und Editionsufälle zu Unwuchten führen können, wenn etwa im Falle des Rheins das wichtige kurkölnische Material noch ungedruckt ist, hingegen die klevischen und katzenelnbogenschen Archivalien in guten Editionen bequem greifbar sind.<sup>23</sup> Ungenutzte Aufzeichnungen von den Elbzöllen zu Dömitz, Rogätz und Bleckede macht Ortwin Pelc mit Verweis auf den bekannten Aufsatz von Erich von Lehe aus dem Jahr 1958 geltend,<sup>24</sup> und Henning Steinführer schöpft aus dem (fragmentarisch überlieferten) Celler Wasserzollregister<sup>25</sup>, was fragen lässt, ob nicht ein Repertorium solcher Zollquellen der Vereinshomepage gut anstünde?<sup>26</sup> Wer davon nicht überzeugt ist, möge einmal nachlesen, was aus den kursächsischen Aufzeichnungen von der Geleitstelle in Wittenberg über den Schiffsverkehr auf der Elbe herauszubekommen ist.<sup>27</sup> Solche Zollstellen am Fluss (gleich 22 an der Weser zwischen Münden und Bremen)<sup>28</sup>, mit denen die fürstlichen Herrschaftsträger vom Warenstrom wie von einer Kuh zu profitieren suchten, die alle melken, aber niemand füttern will, prägten dann auch die Erfahrungen von zeitgenössischen Flussreisenden. Um nicht erneut Albrecht Dürer zu zitieren, sei die von Sebastian Brant (1457–1521) verantwortete „Beschreibung etlicher gelegenheit Teutsches lands an wasser, berg, stetten und grenzen mit anzeygung der meilen und strassen von statt zů statt“ hinzugenommen, in der es über den Rheinabschnitt vor dem Fenster der Duisburger Tagungsstätte im Landesarchiv NRW Rheinland heißt:

<sup>20</sup> Hermann HEIMPEL, Dietrich von Niem ca. 1340–1418 (Veröffentlichungen der Historischen Kommission des Provinzialinstituts für Westfälische Landes- und Volkskunde 18 = Westfälische Biographien 2), Münster 1932, S. 276 f.

<sup>21</sup> Rudolf WOLKAN (Hg.), Der Briefwechsel des Eneas Silvius Piccolomini, Abt. I, Bd. 1 (Fontes rerum Austriacarum 2, 61), Wien 1909, S. 89.

<sup>22</sup> Z.B. WEIDINGER, Schlachten (wie Anm. 17), S. 90 f. und 100.

<sup>23</sup> PFEIFFER, Zollerhebungen (wie Anm. 5), S. 37.

<sup>24</sup> Erich von LEHE, Hamburgische Quellen für den Elbhandel der Hansezeit und ihre Auswertung, in: HGBll. 76, 1958, S. 131–142.

<sup>25</sup> STEINFÜHRER, Bedeutung (wie Anm. 9), S. 197–199.

<sup>26</sup> Vgl. Job A. WESTSTRATE, Laa-veertiende-eeuwse Gelderse rivoltorekeningen als bron voor economisch-historisch onderzoek, in: Jaarboek voor Middeleeuwse Geschiedenis 4, 2001, S. 222–258.

<sup>27</sup> Uwe SCHIRMER, Der Warenverkehr auf der Elbe zwischen Pirna und Wittenberg 1444–1545, in: Wiegen, Zählen, Registrieren. Handelsgeschichtliche Massenquellen und die Erforschung mitteleuropäischer Märkte (13.–18. Jahrhundert), hg. von Peters RAUSCHER, Andrea SERLES (Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas 25), Innsbruck 2015, S. 197–215.

<sup>28</sup> WEIDINGER, Schlachten (wie Anm. 17), S. 85.

„Darnach zwo meilen gen Duseldorff, ist eyne statt und zoll des herzogen von Berg. Darnach zwo meil über land, aber drei meilen den Rhein ab zu wasser gen Dusenburg, ist Clevfisch, ligt [nicht] an dem Rhein, sondern bei seitz, das man es wol sihet.“<sup>29</sup>

Dass man altbekannte Urkunden nur neu und unvoreingenommen lesen muss, um Neues zu erkennen bzw. um Norm und Realität auseinanderzuhalten, hat Henning Steinführer in seinem Vortrag an der Rechtsaufzeichnung für den Braunschweiger Hagen von 1227 entwickelt.<sup>30</sup> Denn Quellen sprudeln nicht klar und mineralisch wie von selbst, sondern müssen vor ihrem Genuss umsichtig filtriert werden. Woran man vor der Nutzung beispielsweise zu denken hat, an Tarifpolitik mittels Zollfuder und Handelsfuder, macht Friedrich Pfeiffer in sehr erhellender Form deutlich.<sup>31</sup> Aber das Material der Flussgeschichte lässt sich nicht nur lesend erheben. Robert Domżał stützt sich nicht nur auf die Zeugnisse der „Schriftquellengroßmacht“ Deutscher Orden<sup>32</sup>, sondern als einziger auch auf archäologische Funde.<sup>33</sup> Und leicht hätte die Sachkulturforschung sich zur Flussgeschichte hinzufügen lassen: Hochwasserinschriften beispielsweise sind Bestandteil der städtischen Erinnerungskultur seit dem Mittelalter, so etwa in der St. Blasius Kirche in (Hannoversch) Münden, wo in 1 ½ Metern Höhe steht: „Im Jahre des Herrn 1342 geschah am 24. Juli eine Überschwemmung der Weser und Fulda, und die Höhe des Wassers erreichte die untere Kante dieses Quadersteines.“<sup>34</sup>

Wichtig scheint mir auch, aber da spüren die Archivare und Museumsleiter vielleicht zu sehr den Universitätswissenschaftler, dass Quellen stets in Perspektive zu setzen, in Zusammenhänge zu bringen sind, über die sie selbst nichts aussagen, von denen wir als Historikerinnen und Historiker aber wissen können und wissen sollten, sei es nun, indem man (wie Stuart Jenks in der Diskussion) auf Hermann van der Wees Thesen zu den Konjunkturen des europäischen Land- und Seeverkehr verweist<sup>35</sup> oder städte-, hafen- und flüssevergleichend<sup>36</sup> arbeitet.

---

<sup>29</sup> Sebastian BRAND, Beschreibung etlicher gelegenheyt Teutsches lands..., Straßburg 1543, pag. XIII.

<sup>30</sup> STEINFÜHRER, Bedeutung (wie Anm. 9), S. 190–193.

<sup>31</sup> PFEIFFER, Zollerhebungen (wie Anm. 5), S. 35 und passim.

<sup>32</sup> In diesem Band: Robert DOMŻAŁ, Schiffahrt an der unteren Weichsel im Mittelalter, S. 155–164, hier S. 155 f.

<sup>33</sup> Ebd., S. 159 und passim.

<sup>34</sup> Die Übersetzung hier nach Ernst SCHUBERT, Alltag im Mittelalter. Natürliches Lebensumfeld und menschliches Miteinander, Darmstadt 2002, S. 72.

<sup>35</sup> Hermann VAN DER WEE, Theo PEETERS, Un modèle dynamique de croissance interseculaire du commerce mondial (XIIe–XVIIIe siècles), in: Annales 25, 1970, S. 100–128.

<sup>36</sup> Vgl. z. B. Torsten LÜDECKE, Stade und Hamburg. Zur Entwicklung ihrer Hafen- und Stadtopografie im Mittelalter. Eine vergleichende Skizze, in: StadJb. 89/90, 1999/2000, S. 49–74.

### 3. Subjekte und Objekte: Menschen, Waren, Häfen

Literarisch ambitionierte Bücher über große europäische Ströme,<sup>37</sup> wie dasjenige von Claudio Magris über die Donau aus dem Jahre 1986,<sup>38</sup> machen diese selbst zum handelnden Subjekt und erzählen Vergangenheit als Flussbiografie. Soweit ist keiner der Referenten dieses Sammelbandes gegangen. Doch wo bleiben dann die im Titel angekündigten Menschen am Fluss? Nun, mit Albrecht Dürer und seiner Ehefrau auf niederländischer Reise begann es.<sup>39</sup> Und zu diesem Paar gesellten sich weitere Personen, sodass auf einem imaginären Gruppenfoto bekannte neben unbekanntem Menschen stehen: Kaiser Karl IV.<sup>40</sup> und Herzog Karl der Kühne<sup>41</sup> zwischen den *tegenjagers*, den städtischen Beamten, die in Harderwijk den Fischhandel administrierten<sup>42</sup>, dem Braunschweiger Kaufmann Arnd Porner<sup>43</sup> und den Bootsbauern von der Marienburger Werft<sup>44</sup>; dann die Flussfischer und die Müller auf den Schiffsmühlen<sup>45</sup>, der ermordete Schleusenwärter von Neritz am Alster-Beste-Kanal<sup>46</sup>, alle Handlanger des Logistikgewerbes: also die Lasträger, Karrenschieber und Sackträger in Münden<sup>47</sup> sowie die Schiffszieher am Hamelner Loch.<sup>48</sup> Sie standen (ein wichtiger wiederkehrender Aspekt) häufig in Konkurrenz zueinander um die Flussnutzung, denn ein Wasserweg fördert nicht nur, sondern behindert auch den Verkehrsfluss, woran das Beispiel der Bauern mahnt, denen vom Deichbau des Lüneburger Rates an der Ilmenau ihr gewohnter Weg zur Mühle versperrt wurde.<sup>49</sup> Im Hintergrund des Gruppenbildes finden sich zudem Leubuser Mönche<sup>50</sup> sowie Beseher und Nachgänger von den Zollstellen des Rheins, die von jammernden, klagenden, weinenden, pfeifenden, schreienden und drohenden Schiffen gestresste Gesichter machen.<sup>51</sup> Die Zahl der Menschen ist gegenüber der Duisburger Tagung zudem um knapp 200 Männer und Frauen vermehrt worden, deren Namen durch die Editionsleistung

<sup>37</sup> Vgl. allgemein Marija JAVOR BRISKI, Irena SAMIDE (Hg.), *The meeting of the waters: fluide Räume in Literatur und Kultur*, München 2015.

<sup>38</sup> Claudio MAGRIS, *Danubio 1986*, dt. *Donau. Biographie eines Flusses*, München 1988.

<sup>39</sup> HOLBACH, *Alles im Fluss* (wie Anm. 1), S. 14.

<sup>40</sup> PELC, *Elbe* (wie Anm. 8), S. 109.

<sup>41</sup> In diesem Band: Rudolf A.A. BOSCH, *Infrastruktur, wirtschaftliche Institutionen und Handel zwischen Zuiderzee, IJssel und Rhein, ca. 1250–1550*, S. 61–82, hier S. 61.

<sup>42</sup> Ebd., S. 76.

<sup>43</sup> STEINFÜHRER, *Bedeutung* (wie Anm. 9), S. 197.

<sup>44</sup> DOMŽAL, *Schiffahrt* (wie Anm. 32), S. 159.

<sup>45</sup> WEIDINGER, *Schlachten* (wie Anm. 17), S. 85.

<sup>46</sup> PETERSEN, *Salz-Wasser* (wie Anm. 14), S. 182.

<sup>47</sup> WEIDINGER, *Schlachten* (wie Anm. 17), S. 92.

<sup>48</sup> Ebd., S. 93 f.

<sup>49</sup> PETERSEN, *Salz-Wasser* (wie Anm. 14), S. 172.

<sup>50</sup> BÜTOW, *Oder* (wie Anm. 16), S. 129–131.

<sup>51</sup> PFEIFFER, *Zollerhebungen* (wie Anm. 5), S. 54.

von Klaus-Joachim Lorenzen-Schmidt<sup>52</sup> fixiert sind und deren kleine Lebensschicksale zukünftige prosopografische Forschungen in und für Hamburg hoffentlich werden beleuchten können. Ihre Lebenswege sind nicht nur durch ihre Tätigkeit am Winsener Baum, dem Stadthafen der Oberelbeschiffer, verbunden, sondern sie gingen freiwillig und bewusst stärkende soziale Bindungen ein, indem Männer wie Frauen in die Jakobsbruderschaft eintraten.<sup>53</sup> Auch anderenorts verbanden sich Menschen am Fluss in Gilden und Bruderschaften.<sup>54</sup> So wird der Blick gelenkt auf Schifferzünfte in Marienburg, Vlotho, Hameln, Stade, Lauenburg, Lüneburg, Magdeburg und Minden,<sup>55</sup> wo selbst die Sackträger eine eigene Gilde bildeten.<sup>56</sup>

Doch welche Waren sehen wir beim Durchblättern des Bandes auf den unterschiedlichen Schiffstypen (über die noch mehr zu sagen gewesen wäre)<sup>57</sup> vorbeiziehen? Als Rückgrat des mittelalterlichen Rheinhandels ist der Wein benannt worden.<sup>58</sup> Die Formel von der „Straße des Weines“ hat bereits Rudolf Holbach in der Einleitung angeführt,<sup>59</sup> doch Weinhandel schildert man uns zudem für Guben an der Oder.<sup>60</sup> Zudem denkt man an Getreide, was zutrifft und für Rhein, Weser und Elbe thematisiert ist,<sup>61</sup> und nur an Getreide, was sich erst für die Frühe Neuzeit so massiv darstellt. Das Salz zwischen Lüneburg und Lübeck ist das große Thema von Niels Petersen.<sup>62</sup> Doch Salz-Wasser lässt sich ebenfalls an der Oder thematisieren.<sup>63</sup> Über diese drei Waren, Wein, Getreide und Salz, sollte man indes für das Mittelalter andere Produkte nicht vergessen. Mehrfach ist von Steintransporten und von Holz (als Floß) die Rede. Was den Transportraum füllte, hing von den lokalen Verhältnissen ab. Für Münden an der Weser, so Ulrich Weidinger, war der Blaufarbstoff Waid zunächst wichtiger als Getreide.<sup>64</sup> Dessen Wassertransport über die Weser nach Bremen und von dort weiter auf die niederländischen Märkte hat eine interessante Flussvorgeschichte, die sich

---

<sup>52</sup> In diesem Band: Klaus-Joachim LORENZEN-SCHMIDT, Hamburgs Oberschiffer um 1500. Das Buch der Jacobi-Bruderschaft der aufwärtsfahrenden Schiffer (1429–1537), S. 205–235.

<sup>53</sup> Ebd., S. 205.

<sup>54</sup> Vgl. Christina DEGGIM, Hafenleben in Mittelalter und Früher Neuzeit. Seehandel und Arbeitsregelungen in Hamburg und Kopenhagen vom 13. bis zum 17. Jahrhundert (Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums 62), Hamburg 2005.

<sup>55</sup> In den Beiträgen BÜTOW, Oder (wie Anm. 16); DOMŻAL, Schifffahrt (wie Anm. 32); PELC, Elbe (wie Anm. 8) und PETERSEN, Salz-Wasser (wie Anm. 14).

<sup>56</sup> WEIDINGER, Schlachten (wie Anm. 17), S. 92.

<sup>57</sup> Vgl. z. B. Jerzy LITWIN, Die Memel, Wittinen und die Binnenschifffahrt nach Königsberg, in: Deutsches Schifffahrtsarchiv 23, 2000, S. 373–394.

<sup>58</sup> IRSIGLER, Hansehandel (wie Anm. 7), S. 18 und passim.

<sup>59</sup> HOLBACH, Alles im Fluss (wie Anm. 1), S. 10.

<sup>60</sup> BÜTOW, Oder (wie Anm. 16), S. 145.

<sup>61</sup> BOSCH, Infrastruktur (wie Anm. 41), S. 69; Weser bei WEIDINGER, Schlachten (wie Anm. 17), S. 86; PELC, Elbe (wie Anm. 8), S. 111.

<sup>62</sup> PETERSEN, Salz-Wasser (wie Anm. 14), S. 166.

<sup>63</sup> BÜTOW, Oder (wie Anm. 16), S. 143.

<sup>64</sup> WEIDINGER, Schlachten (wie Anm. 17), S. 89 f.

aus kursächsischen Geleitsquellen rekonstruieren lässt.<sup>65</sup> Es sind Sonderrechnungen, die in Thüringen am Creuzburger Beigeleit Mihla entstanden sind. Hierin findet sich für einige Jahre der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts eine stattliche Menge von Waidfässern verzeichnet. Sie wurden (wie es die Rechnung nennt) „abgeschifft“, was jeweils nur innerhalb weniger Wochen im Jahr geschah. Die Nutzung der hier noch recht schmalen Werra als Schifffahrtsweg für das Waidgeschäft ist durch die Schilderung von Heinrich Crolach gesichert. Er wusste für 1555 zu berichten, dass die Waidfässer bei Mihla zunächst an das Ufer der Werra gebracht wurden. Dort lagerten sie, bis der Fluss nach Schneeschmelze und Regen schiffbar geworden war. Ihr Transport erfolgte dann nach Münden, wo die Fässer umgeladen wurden.

Ein Wirtschaftshistoriker würde eine Streckenentscheidung für oder gegen den Fluss-transport gerne nach Kosten und Gewinn analysieren können, denn Hansekaufleute taten dies auch, so wie es im Jahre 1486 die klevischen Zöllner in Lobith ihrem Fürsten zu erklären suchten: „Der Kaufmann würde sich nämlich an den Preisen der Fuhrleute orientieren“.<sup>66</sup> Ortwin Pelc stellt eine dafür geeignete Quelle für die Elbfahrt ab Pirna im 17. Jahrhundert vor.<sup>67</sup> Friedrich Pfeiffer führt Material für den mittelalterlichen Weintransport ab Köln an,<sup>68</sup> das ähnlich bedeutsam anmutet, wie die bekanntere Abrechnung über den Probekauf von Steinen für die Fabrik des Utrechter Domes.<sup>69</sup> Kostenfaktoren ermittelt Rudolf A. A. Bosch anhand der Abrechnung eines Weinhandelshauses aus Zutphen aus dem Jahre 1455<sup>70</sup>, und Sascha Bütow fügt diese aus Rechnungen über Weinkauf und Weintransport der Mecklenburger Herzöge aus dem 16. und 17. Jh. zusammen.<sup>71</sup>

Über das heutige Logistikgewerbe informierten auf der Duisburger Tagung eine Abendveranstaltung und die Exkursion in den Binnenhafen. Dass für das Spediti-ongewerbe sowohl Zeitsicherheit als auch Zeitgewinn durch eine perfektionierte Infrastruktur wichtige Faktoren bilden, ist der Hanseforschung durch die Transaktionskostendebatte der vergangenen Jahre durchaus bewusst.<sup>72</sup> Was also erfährt man in diesem Band über die Einrichtungen der mittelalterlichen Flusshäfen?<sup>73</sup> Über einzelne

<sup>65</sup> Stephan SELZER, *Blau: Ökonomie einer Farbe im spätmittelalterlichen Reich* (Monographien zur Geschichte des Mittelalters 57), Stuttgart 2010, S. 388 f.

<sup>66</sup> PFEIFFER, *Zollerhebungen* (wie Anm. 5), S. 35.

<sup>67</sup> Vgl. Karlheinz BLASCHKE, *Elbschifffahrt und Elbzölle im 17. Jahrhundert*, in: HGBll. 82, 1964, S. 42–54.

<sup>68</sup> PFEIFFER, *Zollerhebungen* (wie Anm. 5), S. 48.

<sup>69</sup> Vgl. Pepijn VAN DOESBURG, *De bouwgeschiedenis van het transept en het schip van de Utrechtse Dom: een nieuwe methode voor reconstructie op basis van de bouwtekeningen*, in: *Bulletin van de Koninklijke Nederlandse Oudheidkundige Bond* 113, 2014, S. 188–208.

<sup>70</sup> BOSCH, *Infrastruktur* (wie Anm. 41), S. 80.

<sup>71</sup> BÜTOW, *Oder* (wie Anm. 16), S. 150 f.

<sup>72</sup> Vgl. z. B. Ulf Christian EWERT, Stephan SELZER, *Institutions of Hanseatic trade: studies on the political economy of a medieval network organisation*, Frankfurt am Main 2016.

<sup>73</sup> Heinz STOOB (Hg.), *See- und Flußhäfen vom Hochmittelalter bis zur Industrialisierung* (Städteforschung A 24), Köln 1986; Pierre MONNET, *Portus qui dicitur haven vulgo*. Ports maritimes et fluviaux dans les pays d'Empire: bilan et perspectives de recherche, in: *Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Âge. Actes du XXXVe congrès de la SHMES*, (La Rochelle, 5 et 6 juin 2004) (Publications de la Sorbonne. Série Histoire ancienne et médiévale 81), Paris 2005, S. 33–62.

Infrastrukturbauten sehr viel und mancherlei neues. Denn so wie die mittelalterlichen Flussläufe eben keine Binnenwasserstraßenautobahnen waren, erwarteten Schiffer und Schiffskinder keine einheitlichen Autobahnraststätten. Robert Domżał differenziert die Hafentypen an der Weichsel angelehnt an Überlegungen von Detlev Ellmers.<sup>74</sup> Ulrich Weidinger unterscheidet für die Weser zwischen Hafenstädten und Brückenstädten wie Höxter.<sup>75</sup> Für Münden differenziert er drei flussbezogene Stapelplätze, und auch die Etymologie von Schlachten klärt er gegen eine Heringstradition der Hanseforschung auf.<sup>76</sup> Rudolf A.A. Bosch veranschaulicht die Hafeninfrastuktur an Bildern von Kampen und Arnheim und verweist auf groß angelegte Wasserbaumaßnahmen gegen die Versandung der Fahrrinne.<sup>77</sup> Für die Frage nach mittelalterlichem Technologietransfer recht eindrücklich ist sein Bericht darüber, dass sich Beauftragte aus Arnheim im Jahre 1443 das Knowhow in Deventer abzuschauen suchten, als sie einen neuen Kran am Hafenkai bauen lassen wollten.<sup>78</sup> Einen Hafenkran, eine mittelalterliche Maschinen, über die man für den Rhein durch die Arbeiten von Michael Matheus so viel weiß<sup>79</sup>, erwähnt Ulrich Weidinger zu 1725 für Minden<sup>80</sup> und Rudolf A. A. Bosch für die niederländischen Städte.<sup>81</sup> Den Lüneburger Kran und das Kaufhaus an der Ilmenau mag man mitdenken<sup>82</sup> und sich beim Lesen der Ausführungen von Ortwin Pelc zum Elbhandel<sup>83</sup> überdies fragen, ob das in einer Tradition freihändlerischer Wirtschaftsgeschichte des 19. Jahrhunderts oftmals verteuflte „Stapelrecht“ nicht zukünftig differenzierter bewertet werden sollte, indem das Standardwerk von Otto Gönnerwein eine Neubearbeitung erfährt.<sup>84</sup>

Zur baulichen Infrastruktur an Flüssen gehörten, dort wo es keine Furten oder Fähren gab, die vielgenannten Brücken. Die Gefährdung von Brückenbauten durch Hochwasser<sup>85</sup> zeigt dabei, dass Flüsse im Mittelalter nicht nur eine Lebensgrundlage

---

<sup>74</sup> DOMŻAŁ, *Schiffahrt* (wie Anm. 32), S. 156 f. Vgl. Detlev ELMERS, *Die Hanse der deutschen Kaufleute und ausgewählte Beiträge zur Geschichte der Seefahrt*, hg. von Rolf HAMMEL-KIESOW, Volker HENN (Hansische Studien 26), Wismar 2018.

<sup>75</sup> WEIDINGER, *Schlachten* (wie Anm. 17), S. 92 f. zu Höxter.

<sup>76</sup> Ebd.

<sup>77</sup> BOSCH, *Infrastruktur* (wie Anm. 41), Abbildung 1 und 2 und S. 72 f.

<sup>78</sup> Ebd., S. 73.

<sup>79</sup> Michael MATHEUS, *Hafenkrane. Zur Geschichte einer mittelalterlichen Maschine am Rhein und seinen Nebenflüssen von Straßburg bis Düsseldorf* (Trierer historische Forschungen 9), Trier 1985.

<sup>80</sup> WEIDINGER, *Schlachten* (wie Anm. 17), S. 86.

<sup>81</sup> BOSCH, *Infrastruktur* (wie Anm. 41), S. 72.

<sup>82</sup> Vgl. Harald WITTHÖFT, *Das Kaufhaus in Lüneburg als Zentrum von Handel und Faktorei, Landfracht, Schiffahrt und Warenumschatz bis zum Jahre 1637*, Lüneburg 1962.

<sup>83</sup> PELC, *Elbe* (wie Anm. 8), S. 111 und passim.

<sup>84</sup> Vgl. Stephan SELZER, *kophus, sellebolde, nedderlage, spiker*. Bemerkungen zu Institutionen des hansischen Handels und ihrer Erforschung, in: *Kaufhäuser an Mittel- und Oberrhein im Spätmittelalter. Funktionen und Funktionalisierungen*, hg. von Heidrun OCHS, Gabriel ZEILINGER (Schriften zur Südwestdeutschen Landesgeschichte 80), Ostfildern 2019, S. 85–101, hier S. 91–93.

<sup>85</sup> Siehe hier nur (am Beispiel von Basel und dem Rhein) Gerhard FOUQUET, Gabriel ZEILINGER, *Katastrophen im Spätmittelalter*, Mainz 2011, S. 20–34.

schufen, sondern immer auch eine Bedrohung bildeten (so wie die giftigen Rückstände der Montanindustrie in der Oker)<sup>86</sup>. Die Nogatbrücke von Marienburg<sup>87</sup>, die Oderbrücke von Frankfurt,<sup>88</sup> die Weserbrücke in Höxter<sup>89</sup> oder die Elbbrücken von Dresden, Meißen und Magdeburg<sup>90</sup> finden sich erwähnt, und so ließe sich bei einer Wiederlektüre des klassischen Aufsatzes von Erich Maschke überlegen,<sup>91</sup> ob hierin nicht ein interdisziplinäres Thema für eine zukünftige Hansetagung liegen könnte?

#### 4. Hanseforschung in der Erweiterung

Als der Südwestdeutsche Arbeitskreis für Stadtgeschichtsforschung im Jahre 1975 nach Kehl eingeladen wurde, inspirierte der Rhein die Organisatoren Erich Maschke und Jürgen Sydow zu ihrer Tagung über „Die Stadt am Fluß“.<sup>92</sup> Fasst man den Hansischen Geschichtsverein als eine Art norddeutsches Pendant zum südwestdeutschen Forschungsverbund auf, so hat es also mehr als vierzig Jahre gedauert, bis für die Hanseforschung ebenfalls der Rhein zur Inspirationsquelle geworden ist. Erfreulich dabei ist, dass mit Knut Schulz ein Teilnehmer auf beiden Tagungen anwesend war. Aber die Wahl des hansegeschichtlichen Tagungsthemas von Duisburg ist mehr als nur rheininspiriert. Denn es ist bemerkenswert, dass mit den 2008 und 2015 publizierten Arbeiten von Job Weststrate<sup>93</sup> und Sascha Bütow<sup>94</sup> sich in den letzten Jahren zwei seitenstarke Monografien der Flussgeschichte im hansischen Wirtschaftsgebiet

---

<sup>86</sup> STEINFÜHRER, Bedeutung (wie Anm. 9), S. 187.

<sup>87</sup> DOMŻAL, Schiffahrt (wie Anm. 32), S. 157. Vgl. Rainer ZACHARIAS, 400 Jahre Marienburger Nogatbrücke 1340–1743, in: Beiträge zur Geschichte Westpreußens 20/21, 2006/08, S. 221–255.

<sup>88</sup> BÜTOW, Oder (wie Anm. 16), S. 132.

<sup>89</sup> WEIDINGER, Schlachten (wie Anm. 17), S. 93.

<sup>90</sup> PELC, Elbe (wie Anm. 8), S. 108 und 110.

<sup>91</sup> Erich MASCHKE, Die Brücke im Mittelalter, in: HZ 224, 1977, S. 265–292.

<sup>92</sup> DERS., Jürgen SYDOW (Hg.), Die Stadt am Fluß. 14. Arbeitstagung in Kehl 14.–16.11.1975 (Stadt in der Geschichte 4), Sigmaringen 1978, knapp angezeigt in: Hansische Umschau 100, 1982, S. 175 f. Siehe auch Alois NIEDERSTÄTTER (Hg.), Stadt, Strom, Straße, Schiene. Die Bedeutung des Verkehrs für die Genese der mitteleuropäischen Städtelandschaft (Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas 16), Linz 2001.

<sup>93</sup> Job A. WESTSTRATE, In het kielzog van moderne markten. Handel en scheepvaart op de Rijn, Waal en IJssel, ca. 1360–1560 (Middeleeuwse studies en bronnen 113), Hilversum 2008.

<sup>94</sup> Sascha BÜTOW, Straßen im Fluss. Schiffahrt, Flussnutzung und der lange Wandel der Verkehrsinfrastruktur in der Mark Brandenburg und der Niederlausitz vom 13. bis zum 16. Jahrhundert (Studien zur brandenburgischen und vergleichenden Landesgeschichte 18), Berlin 2015.



angenommen haben. „Meerbezogen und meerbedingt“ (Fritz Rörig)<sup>95</sup> ist moderne Hanseforschung also schon lange nicht mehr.<sup>96</sup>

Zudem kann man in der hansischen Flussorientierung den Nachhall einer allgemeineren Neuausrichtung von Forschungsinteressen bemerken. Denn es ist wohl kein Zufall, dass Flussgeschichte in der deutschsprachigen Geschichtswissenschaft interessant wurde, als nach 1990 durch den Abriss des Eisernen Vorhangs der zuvor zerrissene europäische Kulturzusammenhang wieder neu zu entdecken war. So hat etwa die große Dresdener-Hamburger-Prager Ausstellung Elbe/Labe von 1992/1993 sich bewusst in diesen Zusammenhang neuer europäischen Verbindungen eingeschrieben, oder wie es im Geleitwort heißt: „Anfang 1990, als in Mitteleuropa alles in Fluß geraten war, ist die Idee zur Elbe-Ausstellung entstanden.“<sup>97</sup> Rudolf Holbach hat in der Einleitung die seitdem erschienenen historischen Flussbücher in mehr als 13 Anmerkungen zusammengetragen. Es ist also nicht völlig ausgeschlossen, dass die Flusswelle ihren Scheitelpunkt bereits überschritten hatte, als sie zum Thema einer Tagung des Hansischen Geschichtsvereins wurde. Doch selbst wenn die Beschäftigung mit Flüssen in der Geschichte nicht mehr en vogue sein sollte, leistet sie wohl dennoch das, was Lucien Febvre hoffte, als er im Jahre 1935 sein Rheinbuch abschloss, das erst im Jahre 1994 ins Deutsche übersetzt worden ist.<sup>98</sup> Die hierin abgedruckte Schlussbemerkungen beginnen so: „Die große Besonderheit des Rheins – von den Anfängen der menschlichen Geschichte bis zur Entfaltung der modernen Zivilisation – besteht in seiner Fähigkeit zu verbinden und anzunähern.“<sup>99</sup> Das ist erneut gelungen.

---

<sup>95</sup> Fritz RÖRIG, Das Meer und das europäische Mittelalter, in: Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte 41, 1951, S. 1–19, danach in: DERS., Wirtschaftskräfte im Mittelalter. Abhandlungen zur Stadt- und Hansegeschichte, hg. von Paul KAEGBEIN, Köln 1971, S. 638–657, hier S. 638. Siehe zu den Hintergründen Philipp HÖHN, Carsten GROTH, Unwiderstehliche Horizonte? Zum konzeptionellen Wandel von Hanseraum, Reich und Europa bei Fritz Rörig und Carl Schmitt, in: HZ 306, 2018, S. 321–353; Stephan SELZER, Nachgrabung auf dem Markt von Lübeck: Fritz Rörigs „Gründungsunternehmerthese“ in der deutschen Geschichtsforschung der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts, in: Zeitschrift für Lübeckische Geschichte 96, 2016, S. 9–51.

<sup>96</sup> Vgl. Stephan SELZER, Was meint Hansegeschichte heute?, in: Oliver AUGÉ (Hg.), Hansegeschichte als Regionalgeschichte. Beiträge einer internationalen und interdisziplinären Winterschule in Greifswald vom 20. bis 24. Februar 2012 (Kieler Werkstücke A 37), Frankfurt am Main u. a. 2014, S. 21–34.

<sup>97</sup> Christoph STÖLZL, Zum Geleit, in: Die Elbe: ein Lebenslauf = Labe: život reky. Ausstellung Deutsches Hygiene-Museum Dresden 27.6.–20.9.1992, Deichtorhallen Hamburg 28.10.1992–3.1.1993, Nationalmuseum Prag 5.3.–30.5.1993, bearb. von Gesine ASMUS, Berlin 1992, S. 5.

<sup>98</sup> Lucien FEBVRE, Der Rhein und seine Geschichte, hg. und übersetzt von Peter SCHÖTTLER, Frankfurt am Main 1994.

<sup>99</sup> Ebd., S. 186.



## Register

Das Register enthält Orte, Flüsse und geografische Bezeichnungen aus den einzelnen Aufsätzen.

### A

Aachen 17 f., 22, 24 f., 27, 48  
Alden 194  
Aller 4 f., 7, 11, 85, 101 f., 169, 186 f., 190 f., 193–195,  
199, 203, 238, 240  
Alpen 17 f., 20, 28  
Alster 6, 116, 118, 166, 178–182, 238  
Alster-Beste-Kanal 6, 105, 176, 178–182, 242  
Altenau 6  
Altenburg 157  
Altmark 112–114, 122, 168  
Altona 117  
Amersfoort 69  
Amsterdam 68, 71, 86  
Andernach 52, 55, 59  
Angermünde 136 f., 139  
Antwerpen 17 f., 29, 31 f., 36 f., 45, 47–53, 64, 86  
Arnheim 15, 43, 61–82, 245  
Artlenburg 166, 171, 173, 182  
Aschersleben 196  
Augsburg 29, 31  
Aussig 109

### B

Bärwalde 142 f.  
Balge 102  
Baltikum 81  
Bamberg 1, 106  
Barcelona 28, 31  
Barnim 128, 137 f., 144  
Basel 16, 29, 31, 33  
Bastau 99  
Bayern 23  
Beek 41  
Beekbergen 67  
Bergedorf 171  
Bergen 63, 75, 157, 197  
Bergen-op-Zoom 29, 49  
Berkel 70  
Berlin 105 f., 112–114, 123, 128, 132, 135 f., 138 f., 148  
Bernau 137 f., 145, 148  
Beste 179 f.  
Biesdorf 135

Bille 116  
Bingen 16  
Blankensee 119  
Bleckede 120 f., 124, 240  
Bodensee 20, 24, 31  
Böhmen 20, 105, 108–110, 113, 115, 122, 126, 152  
Boizenburg 105, 120–122, 173 f., 178  
Boleszkowice 151  
Bonn 18, 53–55, 73  
Boppard 1  
Brabant 18, 23, 29, 31 f., 36, 48 f.  
Brandenburg 109–114, 121 f., 126, 128, 130–142,  
145 f., 149–153  
Braunschweig 5, 7 f., 18, 29, 93, 110, 112, 114 f.,  
118 f., 122, 168 f., 185–203, 238, 241 f.  
Bremen 5, 8, 11 f., 14, 83–86, 89–91, 96 f., 99,  
101–103, 116 f., 119, 187, 190 f., 193–197, 199–201,  
240, 243  
Brenner 29  
Breslau 13, 29, 105, 108, 110, 112, 125, 127, 131,  
134, 144–146, 151  
Brocken 185  
Bromberg 162  
Bruchtorf 167  
Brügge 15, 21, 28 f., 32, 45, 48 f., 64, 73, 110  
Buchholz 175  
Buchhorn 31  
Budapest 29  
Budweis 109  
Büchen 175  
Bückeberg 86  
Büderich 41–45, 55, 57  
Burg 111  
Burgund 20, 49, 61, 64 f., 76, 78 f.  
Buxtehude 114, 117–119  
Bydgoszcz 162

### C

Celle 102, 186, 191, 193–195, 197–199, 201, 203, 240  
Chalon-sur-Saône 28  
Champagne 24, 27 f.  
Chojna 139–142  
Corvey 83

## Register

Cottbus 147  
Creuzburg 244  
Crossen 130, 145, 151 f.  
Cumlosen 121

### D

Dänemark 86, 116 f., 179, 181  
Dammischer See 143  
Danneberg 114, 121 f.  
Danzig 163  
Delvenau 166, 169, 174–177, 180, 238  
Deutz 18, 69  
Deventer 18, 44, 63–82, 245  
Dieckhorst 194  
Diest 48 f.  
Dinant 18  
Dirschau 157 f.  
Dömitz 105, 120–122, 240  
Doesburg 63–65, 68  
Donau 16, 20, 22–25, 29, 84, 109, 238, 242  
Dordrecht 37, 43–45, 47, 50 f., 61 f., 65, 71 f., 80  
Dortmund 32  
Dosse 140 f.  
Dresden 84, 109 f., 246 f.  
Driesen 139, 143  
Düna 4, 238  
Düsseldorf 53 f., 241  
Duingen 96  
Duisburg 3, 15, 18, 22, 27, 31, 35, 61, 185, 237,  
240–242, 246

### E

Eberswalde 128, 135, 137 f., 150  
Ebro 16, 31  
Egmond 67, 76  
Ehrenfels 53, 55  
Eichsfeld 84, 86  
Eider 4  
Elbe 3, 6–8, 11, 16, 20, 83 f., 105–124, 166–168,  
170–174, 176 f., 189, 195, 201, 205 f., 238, 240,  
243–247  
Elbing 158 f., 162 f.  
Elbsandsteingebirge 105, 109  
Elburg 63 f.  
Elde 141  
Elsass 16, 32 f., 39, 46  
Emmerich 15, 37, 59

Ems 4  
England 15, 20 f., 23–25, 28 f., 31 f., 46, 61, 64  
Enns 22–24  
Erfurt 89  
Esslingen-Zollenspieker 116, 120, 171

### F

Falsterbro 75  
Finow 128, 135, 138, 143, 149  
Flandern 18, 20–28, 31, 61, 64, 68, 86, 95 f., 110 f., 113  
Florenz 28  
Franken 116, 185, 187  
Frankfurt am Main 15–17, 27, 29, 31–33, 53, 55  
Frankfurt an der Oder 9, 13, 125, 127–129, 131, 138,  
143, 145–153, 246  
Frankreich 21, 23, 25  
Freienwalde 135 f., 138, 143, 149  
Friedberg 27  
Friedeberg 139 f.  
Friesland 6, 117  
Fulda 84, 87 f., 90 f., 238, 241  
Fürstenberg 131, 136, 151  
Fürstenfelde 151

### G

Gardelegen 114, 196  
Gartz 144, 151  
Gascogne 46  
Geervliet 45  
Geesthacht 105, 166  
Geldern 7 f., 36, 38, 51 f., 59, 61, 63 f., 66–69, 74–80  
Gelnhausen 27  
Genf 28  
Gent 21, 113  
Genua 24, 28  
Giffhorn 187  
Glückstadt 117  
Gmina Santok 139  
Goch 68,  
Gorinchem 38, 45, 51  
Gorzów Wielkopolski 139, 142 f.  
Goslar 185, 187, 191, 194  
Gotthardpass 28  
Graudenz 158  
Grave 68 f.  
Greifenhagen 143 f.  
Greifswald 145

## Register

- Großer Werder 159, 162  
Großwieden 95  
Gryfino 143 f.  
Guben 126, 129, 131 f., 145–148, 150 f.  
Gubin 126, 129, 131 f., 145–148, 150 f.  
Güntersberg 130
- H**  
Haarlem 68  
Halberstadt 189, 196  
Halle 106, 129, 196  
Hamburg 5–8, 25, 35 f., 105 f., 108, 111–120, 122–124,  
137, 140, 165, 167–171, 176–183, 189, 205 f., 243, 247  
Hameln 7, 13, 85 f., 93–96, 98, 101, 194, 243  
Hannover 5, 7, 193 f., 239  
Hannoversch Münden 9, 85, 87–92, 95, 186, 240–245  
Harburg 114, 117 f.  
Hardewijk 63–67, 69, 75–79, 82, 242  
Harz 24, 185, 187  
Havel 4, 105 f., 112–114, 122, 238  
Havelberg 113 f., 121 f.  
Heerewarden 51  
Hellweg 18, 31, 93, 96, 186  
Hennegau 20 f.  
Herzogenbusch 49, 51, 56  
Hessen 53 f., 57, 84, 88, 90, 101  
Hildesheim 11, 189  
Hillersen 197  
Hils 86  
Hitzacker 121 f.  
Höxter 83, 92 f., 245 f.  
Holland 6, 38, 51, 61, 63–66, 68 f., 71, 74–76, 78 f.,  
86, 119  
Holstein 114, 116 f., 119, 179  
Hoopte 171  
Hunte 4  
Huy 18, 24
- I**  
Isekerood 45  
Ihna 4  
IJssel 18, 36, 45, 61–65, 67, 69–71, 75, 77, 79–82, 238  
IJsseloord 79  
Ill 17  
Ilmenau 5 f., 10, 106, 114, 118, 166–172, 177, 180,  
182, 238, 242, 245  
Ingolstadt 84  
Italien 3, 15 f., 28 f., 31  
Itzehoe 117
- J**  
Jabel 151  
Jagel 121 f.  
Jeetzel 114  
Jülich 48, 59, 69 f.  
Jütland 119
- K**  
Kaiserswerth 41, 50, 56 f.  
Kalmar 157  
Kampen 46, 63 f., 70–72, 74 f., 78, 245  
Kassel 90, 92  
Katzenelnbogen 37, 54, 240  
Kaub 55–57  
Kayhude 6  
Kehl 246  
Kiew 24  
Kleve 8, 35–37, 39, 41 f., 44 f., 47, 51 f., 55–59, 64,  
79 f., 240, 244  
Koblenz 18–20, 22, 37, 238  
Köln 1, 7 f., 10, 12–33, 35–59, 61–66, 70, 74–81,  
240, 244  
Königgrätz 109  
Königsberg 158  
Königsberg in der Neumark 139–142  
Kolin 109  
Konstanz 20, 29, 31  
Kornelimünster 24  
Kostrzyn 139, 143, 146, 149  
Krakau 29, 161  
Krempe 117  
Kühsen 177  
Küstrin 139, 143, 146, 149  
Kulm 158, 162  
Kyritz 113 f.
- L**  
Lampartische Straße 17, 31  
Landsberg 139, 142 f.  
Laßrönnne 171 f.  
Lauenburg 114–116, 120, 123 f., 166, 169, 171,  
173–178, 181 f., 194, 243  
Lauenförde 85  
Lausitz 123

## Register

- Lebus 128 f.  
Leiden 68  
Leine 4 f., 13, 86, 93, 101, 191, 193, 238, 240  
Leipzig 29, 106, 108, 111, 123  
Leitmeritz 109  
Lek 72, 238  
Lenzen 113, 121 f.  
Leseke 172  
Leubus 129–131, 148  
Liebenau 84  
Lieberose 146  
Lindow 151  
Linz 53 f.  
Lippe 4, 12, 17, 39, 238  
Litauen 161  
Litomerice 109  
Lobith 7, 35, 37 f., 41–46, 56, 59, 62, 79 f., 244  
London 15, 21, 25, 29, 32 f.  
Looz 24  
Lothringen 20, 31 f.  
Lubicz 151  
Luckau 147  
Lübben 146  
Lübeck 5 f., 8, 25, 31, 36, 99, 106, 109, 113–116,  
118 f., 123, 145, 165–183, 243  
Lübz 150  
Lucca 29  
Lüdershausen 166  
Lüne 169  
Lüneburg 5 f., 8, 10, 106, 112, 114, 115, 118 f., 121 f.,  
124, 165–173, 176–178, 182 f., 187, 193–199,  
203, 242 f., 245  
Lüttich 18, 24  
Luhe 172  
Luxemburg 17, 150, 152
- M**  
Maas 4, 18, 20, 23 f., 30 f., 49, 51, 58, 69, 72, 79  
Maastricht 23–25  
Mähren 132, 135, 149  
Magdeburg 93, 106, 110, 112, 115, 117, 120–124,  
132, 189, 195–197, 203, 243, 246  
Mailand 24, 28 f.  
Main 1, 20, 27 f., 31  
Mainz 16, 18, 33, 37, 39, 54 f.  
Malchow 151  
Marienburg 156–164, 242, 246
- Mars 70  
Marseille 20, 28  
Mecklenburg 120, 141, 150 f., 168, 173, 176, 178,  
181, 244  
Medingen 10, 167  
Meißen 108 f., 117, 131, 246  
Melnik 109  
Memel 163, 239  
Merschwitz 108  
Metz 17, 20  
Mewe 158  
Middelaar 79  
Miezkowice 142 f.  
Mihla 244  
Minden 7–9, 11, 13, 86, 96–101, 243, 245  
Mittelmark 133, 143  
Mölln 173 f., 176 f., 181  
Möllner See 174, 178  
Moldau 105 f., 108 f., 238  
Mont Cenis 28  
Mook 79  
Mosel 18, 20, 31, 37, 40  
Müncheberg 135 f.  
Münden 9, 85, 87–92, 95, 186, 240–245  
Münster 71  
Muiden 78
- N**  
Naarden 76, 78  
Namur 18  
Neiße 129 f., 145, 150, 238  
Neritz 182, 242  
Netze 139, 171  
Neubrück 196  
Neuenburg 158  
Neumark 128, 133, 138–143, 146, 151  
Neuss 14 f., 18, 33, 49, 58, 69 f.  
Neuwerk 116  
Newa 237  
Niederfinow 135, 138  
Niederlande 1, 3, 10, 15 f., 18, 20–23, 27, 29, 31, 33,  
36, 46, 51 f., 61–65, 75, 81, 117 f., 188, 242 f., 245  
Niederlausitz 130, 134, 144, 146 f., 151,  
Niedersachsen 111, 185  
Nienburg 84  
Nimburg 109  
Nimwegen 15, 38, 61–64, 71, 74, 79

## Register

Nogat 4, 156–148  
Nordsee 3, 11, 15 f., 27, 29, 31, 75, 84, 86, 101, 105,  
109, 111, 115, 117, 137  
Nowgorod 16, 32, 96, 110  
Nürnberg 1, 18, 29, 31, 106, 109

### O

Obernkirchen 86  
Oder 4, 13, 83, 105 f., 112, 125–153, 238, 243, 246  
Oderberg 128, 132, 135, 138, 143, 146, 149  
Ölper 196  
Österreich 22  
Ohrum 186 f.  
Oker 5 f., 169, 185–203, 238 f., 246  
Oldenburg 35  
Oldesloe 179  
Oppenheim 27  
Orsoy 41, 56  
Osnabrück 93  
Ossechinca 130  
Osterburg 114  
Ostfriesland 118  
Ostsee 3, 15 f., 18, 27, 29, 31 f., 71, 75, 80, 96, 105 f.,  
114 f., 119, 132, 136 f., 139, 143, 145, 178

### P

Paris 28  
Peene 4, 143 f., 238  
Perleberg 113 f., 140  
Pinneberg 117  
Pirna 109 f., 122 f., 244  
Pleskau 96  
Po 16  
Polen 106, 125, 128, 130, 133, 162  
Pommerellen 155  
Pommern 106, 125–132, 134, 136, 139 f., 143 f.,  
146, 150 f.  
Porta Westfalica 96  
Prag 106, 108 f., 123, 247  
Prenzlau 139  
Preßburg 29  
Preußen 155–164  
Prignitz 113, 122, 140  
Pritzwalk 113 f.  
Prüm 69  
Puls 139  
Pulze 139

Pyritz 144  
Pyrzyce 144

### Q

Quedlinburg 196

### R

Rammelsberg 185, 187  
Ratzeburg 174, 178  
Ravensburg 29, 31, 101  
Ravenstein 79  
Regelitz 143  
Regensburg 20–24, 29  
Rhein 1–3, 5, 7, 10–13, 15–33, 35–59, 61–82, 84,  
237–247  
Rheinberg 50, 57  
Rhône 16  
Riesengebirge 105  
Riga 96  
Rinteln 89, 102  
Ritzebüttel 116  
Röhricke 140–142  
Roermond 52, 58, 68, 79  
Rogätz 120, 122, 240  
Rostock 8  
Rügen 145  
Ruhr 4, 17, 39, 238  
Rumbeck 95  
Ruppın 141  
Rurzycza 140–142

### S

Saale 4, 105 f., 238 f.  
Saar 40  
Sachsen 109 f., 112, 114–117, 123, 171, 173 f., 176,  
181, 187, 194, 196, 240, 244  
Saint Denis 28  
Saint Gilles 28  
Saint Omer 21  
Saint Trond 24  
Salzwedel 7, 113 f.  
Sandau 121  
Sankt Goar 37, 41, 53–57, 238  
Schaale 4, 166, 178, 238  
Schaale-Kanal 178  
Schaalsee 105  
Scharpau 159

## Register

- Schauenburg 116  
Schlesien 125, 127, 129–131, 133 f., 138, 144 f., 151 f.  
Schleswig 179  
Schnakenbek 115  
Schnakenburg 120–122  
Schönfließ 142  
Schönfließer See 142  
Schonen 31, 62 f., 75  
Schoonhoven 43, 69  
Schwaben 23 f.  
Schwarzes Meer 24  
Schwarzwald 20  
Schwedt 128, 135, 137, 139 f., 143 f.  
Schweizer Jura 20  
Schweriner See 105  
Schwetz 158, 162  
Schwinde 171  
Schwinge 4, 117  
Seehausen 114, 121 f.  
Seeland 6, 75 f.  
Seine 16  
Setubal 16, 32  
Siebenbürgen 15  
Siegerland 20  
Sint Jansbeek 80  
Sizilien 15  
Skandinavien 31, 61, 117  
Skanör 75  
Smolensk 96  
Soest 18  
Somme 21  
Sooden-Allendorf 90  
Spanien 20, 28  
Speyer 18, 27  
Spree 4, 105 f., 112, 114, 134, 148, 153  
Stade 106, 114, 116–119, 124, 243  
Stamford 21  
Stargard 151  
Stecknitz 6, 166, 173–175, 177, 181, 238  
Stecknitz-Kanal 6, 105 f., 114 f., 171, 174, 176, 178, 181 f.  
Steier 22  
Steiermark 22  
Steinburg 116  
Stendal 111 f., 114  
Stepenitz 140  
Stettin 9, 13, 110, 125, 127 f., 132, 134, 136–141, 143 f., 146, 149–151  
Stettiner Haff 143, 146  
Stör 105, 117, 238  
Stolberg 18  
Stralsund 144  
Straßburg 16–18, 31–33  
Strehla 108  
Strzelce Krajeńskie 139 f.  
Sude 4  
Swine 143 f.  
Swinemünde 143  
Szczecin 9, 13, 110, 125, 127 f., 132, 134, 136–141, 143 f., 146, 149–151  
Szkarpawa 159
- T**  
Tangermünde 112–114, 121 f.  
Tannenberg 160  
Tasdorf 135  
Teltow 128  
Templin 150  
Themse 25, 237  
Thorn 29, 157 f., 163  
Thüringen 84, 86, 89 f. 131, 244  
Tiel 18, 21, 25  
Tongereren 24  
Torgau 123  
Toul 20  
Trave 4, 105, 114, 166, 173, 177–180, 238  
Trebmitz 131  
Tremsbüttel 181  
Trier 1, 17 f., 20, 24  
Trittau 182  
Trzcińsko-Zdrój 142
- U**  
Uckermark 128, 140, 143  
Uelzen 168  
Ulm 20, 22 f.  
Ungarn 15, 23  
Uppsala 157  
Usti nad Labem 109  
Utrecht 16, 27, 64, 66, 69, 71, 79, 113, 244
- V**  
Valenciennes 20 f.  
Veltenhof 196  
Veluwe 67, 69, 71, 77



## Register

Venedig 29  
Venlo 49, 69, 71, 79  
Verden 186, 240  
Verdun 20, 24, 27  
Via regia (Hohe Straße) 108, 139  
Vlotho 101, 243  
Vogler 86

### W

Waal 37, 44 f., 50 f., 61 f., 69, 74, 79  
Wakenitz 4  
Wanfried 90–92  
Waren 151  
Warnow 4, 239  
Warthe 128, 139, 142 f.  
Watenbüttel 196  
Weichsel 4, 83, 155–164, 237 f., 245  
Weinsberg 46  
Weiße Elster 106, 238  
Weißwasser 109  
Werben 114  
Werden 69  
Werra 11, 84, 87–92, 238, 244  
Wesel 12, 15, 38, 73, 80  
Weser 3, 6 f., 9, 11 f., 14, 83–103, 186 f., 190 f.,  
238–241, 243, 245 f.  
Westfalen 12, 27, 63–65, 69, 71, 93, 101, 106  
Wetterau 27, 32  
Wichmannsburg 167  
Wien 22 f., 29, 124  
Wijk 46

Wilsnack 169  
Wilster 117  
Winsen 194  
Wismar 105, 113  
Wittenberg 240  
Wittenberge 121 f.  
Wolfenbüttel 186 f.  
Wolga 16  
Worms 18, 27  
Wriezen 150, 153  
Würzburg 20  
Wusterhausen 140

### X

Xanten 41, 46, 51 f.

### Y

Ypern 21, 28, 145

### Z

Zaltbommel 18, 46, 51, 79  
Zantoch 139  
Zittau 109  
Zons 43, 50, 56 f.  
Zürich 20  
Zuiderzee 61 f., 75 f., 81  
Żuławy Wielkie 159, 162  
Zutphen 61–82, 244  
Zweedorf 176  
Zwolle 63 f., 70 f.

## Abbildungsverzeichnis

### Beitrag Irsigler

- Abb. 1: Herkunft der im ältesten Koblenzer Zolltarif genannten Händler (Kart. Michael Grün 1997), aus: PFEIFFER, Transitzölle (wie Anm. 12), S. 105.
- Abb. 2: Jahrmärkte und Messen im rheinischen Raum, 10.–13. Jh. (Kart. Martin Lutz 1990), aus: IRISGLER, Jahrmärkte (wie Anm. 33), S. 541.
- Abb. 3: Hauptachsen des europäischen Handels im Hoch- und Spätmittelalter (Kart. Michael Grün 2002), aus: IRISGLER, Rhein, Maas und Mosel (wie Anm. 4), S. 20.

### Beitrag Pfeiffer

- Abb. 1: Transitzölle an Rhein, Mosel und Saar um 1490 (Karte: F. Pfeiffer).

### Beitrag Bosch

- Abb. 1: Stadtplan von Kampen aus Georg Braun und Franz Hogenberg, Civitatis Orbis Terrarum III, Köln 1572. Stadsarchief Kampen, Kaartencollectie, inv. nr. K000023.
- Abb. 2: Der Hafenkai und Kran außerhalb der Rijnpoort von Arnheim, ca. 1550. GldA, Oud-archieff Arnhem, inv. nr. 2422.
- Abb. 3: Einkünfte aus dem Zahlamt in Harderwijk, 1431–1494, in Rheinischen Gulden.

### Beitrag Weidinger

- Abb. 1: Münden, Franz Hogenberg, Civitates Orbis Terrarum, 1588.
- Abb. 2: Ausschnitt von: Münden, Matthias Merian, Topographia ... Braunschweig und Lüneburg, 1654.
- Abb. 3: Hameln, Matthias Merian, Topographia ... Braunschweig und Lüneburg, 1654.
- Abb. 4: Minden, Wenzel Hollar, Vogelschau, 1657.
- Abb. 5: Minden, Wenzel Hollar, Ausschnitt Schlagde und Fischerstadt, 1657.
- Abb. 6: Bremen, Franz Hogenberg, Civitates Orbis Terrarum, 1588/89.

### Beitrag Pelc

- Abb. 1: Die Elbe und ihr Einzugsgebiet, aus: Helmut FAIST, Die Entwicklung der Elbe mit ihren Nebenflüssen als Wasserstraßen, in: Wasserhistorische Forschungen 4, 2004, S. 53.
- Tab. 1: Die Herkunft der Schiffe in den Zollregistern von Bleckede 1516 und 1517 (elbabwärts), aus: NISSEN, Binnenschifffahrt (wie Anm. 61), S. 113 f.
- Tab. 2: Die Herkunft der Schiffe in den Zollregistern von Boizenburg 1470/71 und 1472/73 (elbaufwärts und -abwärts), aus: NISSEN, Binnenschifffahrt (wie Anm. 61), S. 113.

### Beitrag Domzal

- Tab. 1: Schiffsarten und -anzahl, die im Marienburger Ämterbuch erwähnt werden. Quelle: MÄB, S. 6–8.

### Beitrag Petersen

- Abb. 1: Alles geht über die Elbe: Wasserwege zwischen Hamburg, Lübeck und Lüneburg (Karte: N. Petersen).
- Abb. 2: Schauplätze der Ilmenauschifffahrt im 14. und 15. Jh. (Karte: N. Petersen).
- Abb. 3: Lage des Stecknitzkanals zwischen Delvenau und Stecknitz (Karte: N. Petersen).
- Abb. 4: Der Wasserweg zwischen Hamburg und Lübeck vermittelt Alster, Kanal, Beste und Trave um 1530 (Karte: N. Petersen).

### **Beitrag Steinführer**

- Abb. 1: Ausschnitt aus: Johann Baptist Homann: Karte des Herzogtums Braunschweig um 1715, Städtisches Museum Braunschweig, Flussverlauf schwarz eingefärbt.
- Abb. 2: Vogelschauplan der Stadt Braunschweig 1606, kolorierter Kupferstich, Stadtarchiv Braunschweig.
- Abb. 3: Die Rechte und Freiheiten des Hagen, 1227 (Ausschnitt), Stadtarchiv Braunschweig.
- Abb. 4: Vogelschauplan der Stadt Braunschweig 1606, Ausschnitt der nördlichen Innenstadt, kolorierter Kupferstich, Stadtarchiv Braunschweig.
- Abb. 5: Herzog Magnus von Braunschweig-Lüneburg gestattet Braunschweig die Schiffbarmachung der Oker zur Herstellung eines Wasserwegs nach Celle, 1371 März 12, Stadtarchiv Braunschweig.
- Abb. 6: Eintrag über den Abgang des ersten Schiffes von Braunschweig nach Celle 1459, Degedingbuch des Gemeinen Rates, Stadtarchiv Braunschweig.
- Abb. 7: Wappen der Braunschweiger Weichbilde, links oben das Ankerwappen des Hagen, Braunschweigs Historische Händel 1609.
- Abb. 8: Nachbau eines Braunschweiger Okerhafens, Gewerbeausstellung 1933, Stadtarchiv Braunschweig.

### **Beitrag Lorenzen-Schmidt**

- Abb. 1: Die Hamburger Oberelbeschiffer etablierten im Jahre 1429 ihre Memoria in der Jacobikirche am Altar der heiligen Cosmas und Damian (siehe Pfeil). Eigene Erstellung nach: 700 Jahre St. Jacobi zu Hamburg 1255–1955, hg. vom Kirchenvorstand der Hauptkirche St. Jacobi zu Hamburg, Hamburg 1955, S. 34.

## Verzeichnis der Autoren

**Dr. Rudolf A. A. Bosch**

rudolf.bosch@streekarchivariaat.nl

**Dr. Sascha Bütow**

Zentrum für Mittelalterausstellungen

Otto-von-Guericke-Str. 68–73

39104 Magdeburg

buetow@mittelalterausstellungen.de

**Dr. Robert Domzał**

Nationales Maritimes Museum in Gdańsk

Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku

ul. Ołowianka 9–13

80-751 Gdańsk, Polen

r.domzal@nmm.pl

**Prof. i. R. Dr. Rudolf Holbach**

Carl von Ossietzky Universität Oldenburg

Institut für Geschichte

Fakultät IV – Human- und Gesellschaftswissenschaften

Ammerländer Heerstr. 114–118

26129 Oldenburg

**Prof. em. Dr. Franz Irsigler**

früher: Universität Trier

Fachbereich III – Geschichtliche Landeskunde

Falkensteinerhof 2

54329 Konz

irsigler@uni-trier.de

**Dr. Klaus-Joachim Lorenzen-Schmidt (†)**

**Dr. Ortwin Pelc**

ortwin.pelc@gmail.com

**Dr. Niels Petersen**

Universität Göttingen

Institut für Historische Landesforschung

Heinrich-Düker-Weg 14

37073 Göttingen

niels.petersen@phil.uni-goettingen.de

**Dr. Friedrich Pfeiffer**

Maarstr. 4  
54292 Trier  
friedrichpfeiffer@web.de

**Prof. Dr. Stephan Selzer**

Helmut-Schmidt-Universität Hamburg  
Universität der Bundeswehr  
Holstenhofweg 85  
22043 Hamburg  
stephan.selzer@hsu-hh.de

**Dr. Henning Steinführer**

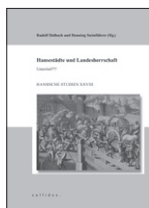
Stadtarchiv Braunschweig  
Schlossplatz 1  
38100 Braunschweig  
Henning.Steinfuehrer@braunschweig.de

**Dr. Ulrich Weidinger**

Lehrbeauftragter der Universität Bremen  
Linienstrasse 38  
28203 Bremen

# HANSISCHE STUDIEN

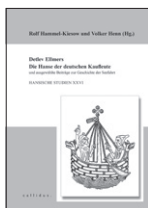
hg. vom Hansischen Geschichtsverein



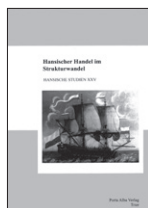
Band XXVIII



Band XXVII



Band XXVI



Band XXV



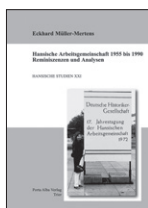
Band XXIV



Band XXIII



Band XXII



Band XXI

Band	Titel	Preis
XXVIII	Holbach, Rudolf ; Steinführer, Henning (Hg.) <b>Hansestädte und Landesherrschaft</b>	32,00 €
XXVII	Kreem, Juhan; Sarnowsky, Jürgen (Hg.) <b>„Hansisch“ oder „nicht-hansisch“: das Beispiel der kleinen Städte und Livlands in der Hanse</b>	28,00 €
XXVI	Hammel-Kiesow, Rolf; Henn, Volker (Hg.) <b>Detlev Ellmers. Die Hanse der deutschen Kaufleute</b>	42,00 €
XXV	Hammel-Kiesow, Rolf; Selzer, Stephan (Hg.) <b>Hansischer Handel im Strukturwandel vom 15. zum 16. Jahrhundert</b>	31,80 €
XXIV	Hammel-Kiesow, Rolf; Herold, Heiko; Schnurmann, Claudia (Hg.) <b>Die hanseatisch-amerikanischen Beziehungen seit 1790</b>	42,00 €
XXIII	Pelc, Ortwin (Hg.) <b>Hansestädte im Konflikt</b>	38,00 €
XXII	Krüger, Klaus; Ranft, Andreas; Selzer, Stephan (Hg.) <b>Am Rande der Hanse</b>	28,00 €
XXI	Müller-Mertens, Eckhard <b>Hansische Arbeitsgemeinschaft 1955 bis 1990. Reminiszzenzen und Analysen</b>	28,00 €

Die Bände XI–XXII, XXIV, XXV erhalten Sie ausschließlich bei  
callidus. Verlag wissenschaftlicher Publikationen  
T. 03841 - 758 2760 callidus@callidusverlag.de, [www.callidusverlag.de](http://www.callidusverlag.de)



Band XX



Band XIX



Band XVIII



Band XVII



Band XVI



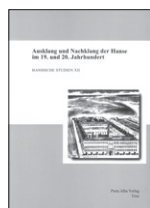
Band XV



Band XIV



Band XIII



Band XII



Band XI

XX	Henn, Volker; Sarnowsky, Jürgen (Hg.) <b>Das Bild der Hanse in der städtischen Geschichtsschreibung des Mittelalters und der frühen Neuzeit</b>	24,80 €
XIX	Hammel-Kiesow, Rolf; Holbach, Rudolf (Hg.) <b>Geschichtsbewusstsein in der Gesellschaft</b>	24,80 €
XVIII	Graßmann, Antjekathrin (Hg.) <b>Der Kaufmann und der liebe Gott</b>	26,80 €
XVII	Cordes, Albrecht (Hg.) <b>Hansisches und hansestädtisches Recht</b>	28,00 €
XVI	Sarnowsky, Jürgen (Hg.) <b>Verwaltung und Schriftlichkeit in den Hansestädten</b>	22,00 €
XV	Ehbrecht, Wilfried (Hg.) <b>Störtebeker – 600 Jahre nach seinem Tod</b>	32,00 €
XIV	vergriffen	
XIII	Hammel-Kiesow, Rolf (Hg.) <b>Vergleichende Ansätze in der hansischen Geschichtsforschung</b>	44,00 €
XII	Graßmann, Antjekathrin (Hg.) <b>Ausklang und Nachklang der Hanse im 19. und 20. Jahrhundert</b>	21,50 €
XI	Henn, Volker (Hg.) <b>Die hansischen Tagfahrten zwischen Anspruch und Wirklichkeit</b>	24,50 €

