

WALTER STARK

LÜBECK
UND
DANZIG

in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts

Abhandlungen
zur Handels- und Sozialgeschichte

Band
XI



HERMANN BÖHLAUS NACHFOLGER WEIMAR



Rat der Stadt Weimar
(Bezirk Rostock)
— Stadtarchiv —
Aufnahme Ratsarchiv
54/73

ABHANDLUNGEN ZUR HANDELS-
UND SOZIALGESCHICHTE

HERAUSGEGEBEN VON DER
HANSISCHEN ARBEITSGEMEINSCHAFT
DER DEUTSCHEN HISTORIKER-GESELLSCHAFT

BAND XI

1973
VERLAG HERMANN BUHLAUS NACHFOLGER
WEIMAR

V 495
-1

LÜBECK UND DANZIG
IN DER ZWEITEN HÄLFTE
DES 15. JAHRHUNDERTS

*Untersuchungen zum Verhältnis der wendischen
und preußischen Hansestädte
in der Zeit des Niedergangs der Hanse*

VON

WALTER STARK

1973

VERLAG HERMANN BÜHLAUS NACHFOLGER
WEIMAR

Mit 4 Textabbildungen

ES 14 E

Lizenz-Nr. 272 · 140/19/72

Satz, Druck und Bindearbeiten: VEB Druckhaus Köthen

Klischeeanfertigung: G. Rebner & Co. KG, Leipzig

L.-Nr. 2364

Best.-Nr. 795 462 9

EVP 27,50

INHALTSVERZEICHNIS

Einleitung	7
------------------	---

Erstes Kapitel

Die Quellen für die Darstellung des Handelsverkehrs zwischen den wendischen und preußischen Hansestädten	19
--	----

Zweites Kapitel

Der Handelsverkehr in west-östlicher Richtung	31
1. Umfang und Struktur des Handels	31
2. Der Tuchhandel	34
3. Der Salzhandel	49
4. Der Heringshandel	64
5. Die übrigen Waren des Handels in west-östlicher Richtung	70
6. Zusammenfassung	82

Drittes Kapitel

Der Handelsverkehr in ost-westlicher Richtung	86
1. Umfang und Struktur des Handels	86
2. Der Handel mit landwirtschaftlichen und Waldprodukten	87
Getreide 87 — Holz 87 — Pech, Teer und Asche 113 — Wachs 118 — Flachs, Hanf und Garn 124	
3. Der Handel mit Metallen	129
Kupfer 129 — Blei 134 — Eisen 137	
4. Der Fischhandel	140

Viertes Kapitel

Charakteristische Züge des Lübecker Preußenhandels am Ende des 15. Jahrhunderts ..	146
1. Das Verhältnis von Großhandel und Kleinhandel	146

- 2. Organisationsformen des Handels 148
- 3. Die Rolle des Preußenhandels in der Handelstätigkeit Lübecker Kaufleute 153
- 4. Die Bilanz des Lübecker Preußenhandels und seine Stellung
im System des Lübecker Ostseehandels am Ende des 15. Jahrhunderts 155

Fünftes Kapitel

- Lübeck und Danzig in Spannungssituationen der Ost- und Nordseepolitik
während der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts 162
- 1. Lübeck und Danzig in der Zeit des 13jährigen Krieges in Preußen (1454—1466) 163
- 2. Lübeck und Danzig in den Auseinandersetzungen der Hanse mit England
zwischen 1437 und 1474 183

Zusammenfassung 212

Anhang

- Lübecker Preußenhändler vom Ende des 15. Jahrhunderts 219
- 1. Nichtständige Großhändler 219
- 2. Ständige Großhändler 226
- 3. Mittlere und Kleinhändler des Lübecker Preußenhandels 259

Quellen und Literatur 265

EINLEITUNG

Der im 13. und 14. Jahrhundert aus den Kaufmannshansen erwachsene Städtebund der Hanse stellte den größten deutschen Städtebund des Mittelalters dar, der während seines mehrhundertjährigen Bestehens als „Instrument einer aus dem Feudalismus hervorgegangenen Kraft, des Stadtbürgertums“¹ die wirtschaftliche und politische Entwicklung des Nord- und vor allem des Ostseeraums maßgeblich beeinflusst hat. Als spezifischer Organisationsform des Handelskapitals in vorkapitalistischer Zeit zur Erweiterung und Sicherung der Vormachtstellung, die das deutsche Handelskapital seit dem 11./12. Jahrhundert in Nord- und Ostsee errungen hatte, kommt der Hanse das Verdienst zu, in der noch überwiegend progressiven Phase ihres Wirkens „durch ihr hundertjähriges Seemonopol die Erhebung von ganz Norddeutschland aus der mittelalterlichen Barbarei sichergestellt“ zu haben.²

Die mit dem Entstehen, Aufstieg und Niedergang des Städtebundes verbundene Problematik hat seit über anderthalb Jahrhunderten die bürgerliche Geschichtswissenschaft beschäftigt. Aus dieser Arbeit sind nicht nur bedeutende Quellenpublikationen wie die Reihen der Hanserezesse und des Hansischen Urkundenbuches hervorgegangen, sondern auch eine schier unübersehbare Fülle von Aufsätzen und Monographien sowie einige zusammenfassende Darstellungen, in denen wertvolle Forschungsergebnisse niedergelegt wurden. Infolge ihrer klassenmäßigen Beschränktheit hat die bürgerliche Hansegeschichtsforschung es dennoch bis heute nicht vermocht, auf Grundfragen der Hansegeschichte wie die nach dem Wesen der Hanse oder den Ursachen für den Niedergang und Zerfall des Städtebundes eine letztlich befriedigende Antwort zu erteilen, weil sie bewußt oder unbewußt wichtige Probleme, vor allem das des Klassencharakters der Hanse, außer acht gelassen oder falsch beantwortet hat.³

¹ Fritze, Konrad, Am Wendepunkt der Hanse. Untersuchungen zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte der wendischen Hansestädte in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts, Berlin 1967, S. 7 (im folgenden: Fritze, K., Wendepunkt).

² Engels, Friedrich, Der deutsche Bauernkrieg, in: Marx/Engels, Werke, Bd. 7, Berlin 1960, S. 330.

³ S. hierzu vor allem Schildhauer, Johannes, Progressive und nationale Traditionen in der Geschichte der Hanse, in: WZ Greifswald, Jg. XII, 1963, GesSprWiss. Reihe Nr. 5/6, S. 497 ff. (im folgenden: Schildhauer, J., Traditionen).

Ging es der deutschen Hansegeschichtsforschung vor dem ersten Weltkrieg vorrangig um die Erarbeitung der politisch-diplomatischen Geschichte der Hanse,⁴ so begannen in der Zwischenkriegsperiode unter dem Einfluß Fritz Rörigs zunehmend wirtschafts- und sozialgeschichtliche Probleme in den Mittelpunkt der Forschung zu rücken. Auch der von Rörig geprägten Hanseforschung ging es zwar „um die Erforschung der ... Grundlagen hansischer Machtentfaltung“⁵, d. h. in erster Linie auch um die Aufstiegszeit der Hanse und die Zeit ihrer vollen und noch uneingeschränkten Wirksamkeit; dennoch war es Rörigs Wirken zuzuschreiben, daß eine Reihe seiner Schüler wie G. Neumann, W. Koppe, Cl. Nordmann, O. Röhlk, Fr. Renken und E. Weinauge sich mit Fragen der hansischen Geschichte nach 1370 befaßten.⁶ Mit Ausnahme von G. Neumann untersuchten sie dabei einzelne Handelslinien des hansischen Handelsgebietes in begrenzten Zeitabschnitten. So wichtig ihre Ergebnisse im einzelnen sein mochten, war allen ihren Arbeiten doch die Einseitigkeit der Rörigischen Grundkonzeption gemeinsam, nach der „die unbedingt entscheidende Rolle des unternehmenden Händlers für die mittelalterliche Wirtschaft“, nicht aber die Produktion und deren Träger im Mittelpunkt der Forschung zu stehen hatten.⁷

Aus der einseitigen Ausrichtung auf die Erforschung der politischen Geschichte der Hanse, ebenso aber auch aus der auf die ideologische Rechtfertigung der Machtpolitik des deutschen Imperialismus abzielenden Tendenz der bürgerlichen deutschen Hansegeschichtsschreibung ergab sich, daß die Ursachen für den Niedergang der Hanse lange Zeit hindurch vorwiegend im Wirken äußerer Faktoren gesehen wurden, wie dem Aufkommen der holländischen und englischen Konkurrenz im Ostseehandel, dem Entstehen staatlicher Gegenkräfte im hansischen Wirtschaftsgebiet oder der fehlenden Unterstützung durch eine starke deutsche Zentralgewalt. Aus den gleichen Voraussetzungen ist auch die Auffassung Ernst Daenells erwachsen, wonach die

⁴ Zu den Gründen hierfür s. Schildhauer, Johannes/Fritze, Konrad, Stand und Aufgaben der Hansegeschichtsforschung in der DDR, in: WZ Greifswald, Jg. IX, 1959/60, GesSprWiss. Reihe Nr. 2/3, S. 108 ff.

⁵ Pitz, Ernst, Hansische Geschichtsforschung 1945–1960, in: VjSchr. f. Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, 48. Bd., 1961, S. 254.

⁶ Neumann, Gerhard, Hinrich Castorp. Ein Lübecker Bürgermeister aus der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts, Lübeck 1932; Koppe, Wilhelm, Lübeck-Stockholmer Handelsgeschichte im 14. Jahrhundert, Neumünster 1933; Normann, Claus, Nürnberger Großhändler im spätmittelalterlichen Lübeck, Nürnberg 1933; Röhlk, Otto, Hansisch-Norwegische Handelspolitik im 16. Jahrhundert, Neumünster i. H. 1935; Renken, Fritz, Der Handel der Königsberger Großschäfferei des Deutschen Ordens in Flandern um 1400, Weimar 1937; Weinauge, Eberhard, Die deutsche Bevölkerung im mittelalterlichen Stockholm, phil. Diss. Kiel 1942.

⁷ Rörig, Fritz, Mittelalterliche Weltwirtschaft, in: Wirtschaftskräfte im Mittelalter, hrsg. von Paul Kaegebein, Weimar 1959, S. 365, 377.

„Blütezeit der deutschen Hanse“ bis weit in die zweite Hälfte des 15. Jahrhunderts gereicht hätte.⁸

Es stellte demgegenüber zweifelsohne ein Verdienst Fritz Rörigs dar, die Aufmerksamkeit der Hanseforschung auf die nach 1370 innerhalb der Hanse selbst wirksam werdenden Faktoren gelenkt zu haben. Als solche erschienen ihm wesentlich das Nachlassen des Bevölkerungszustroms aus dem Westen Deutschlands seit der Mitte des 14. Jahrhunderts, das Aufkommen von Sonderinteressen bei einzelnen hansischen Städtegruppen, vor allem bei den preußischen und livländischen Städten, ein Wandel in der Wirtschaftsgesinnung der Kaufleute sowie die sich daraus ableitende Tendenz zur Herausbildung einer geschlossenen Stadtwirtschaft.⁹ Besonders seine Auffassung von dem sich nach 1370 abzeichnenden „Aufkommen von Rentnertum und Rentnergessinnung“, dem „Rentner im Rat“, der den „wagenden Kaufmann im Ratsstuhl zurückzudrängen“ begann, hat Rörig immer wieder in diesen oder ähnlichen Formulierungen bis an sein Lebensende betont.¹⁰ Damit erfaßte er wohl eine Reihe wichtiger Faktoren, die innerhalb der Hanse nach 1370 zu wirken begonnen hatten, stieß aber infolge seiner psychologisierenden Ausdeutung der Veränderungen in der Handelstätigkeit des hansischen Kaufmanns nicht bis zu deren Ursachen vor. Zwar wies er auf die gegenseitige Verflechtung in der Wirkungsweise von äußeren und inneren Faktoren hin, umging aber ebenso eine eindeutige Erklärung darüber, welcher der beiden Seiten — der äußeren oder der inneren — entscheidende Bedeutung zuzuerkennen sei, mit der resignierenden Feststellung, es werde niemals möglich sein, „das Kausalverhältnis zwischen außenpolitischem Gestalten und inneren Strukturveränderungen im einzelnen bloßzulegen“.¹¹

Dies bot in der Folgezeit die Möglichkeit zu willkürlicher Gruppierung der einzelnen Wirkungsfaktoren, wobei nicht von ungefähr diejenigen unter Rörigs Schülern, die in ihren Arbeiten faschistische Geschichtskonzeptionen offen propagierten, von außen her auf die Hanse einwirkende Faktoren als die bestimmenden hervorhoben. So bezeichnete z. B. Fritz Renken als Hauptursache für den Untergang der Hanse gleichermaßen wie für den Fall des Ordensstaates „die Reichslosigkeit“, die sich im 15. Jahrhundert „am Bestand des deutschen Volkes zu rächen begann“.¹² Halten wir

⁸ S. hierzu Fritze, Konrad, Wendepunkt, S. 12 ff.

⁹ Rörig, Fritz, Außenpolitische und innerpolitische Wandlungen in der Hanse nach dem Stralsunder Frieden (1370), in: Wirtschaftskräfte, S. 161 ff.

¹⁰ Ebenda, S. 164; ders., Großhandel und Großhändler im Lübeck des 14. Jahrhunderts, ebenda, S. 243 f.; ders., Vom Werden und Wesen der Hanse, 2. Aufl. Leipzig 1940, S. 109 f., 120; ders., Die Stadt in der deutschen Geschichte, in: Wirtschaftskräfte, S. 672.

¹¹ Ders., Außenpolitische und innerpolitische Wandlungen, in: Wirtschaftskräfte, S. 161.

¹² Renken, Fritz, a. a. O., S. 5.

zu dieser Behauptung noch hinzu, daß „der Orden als Hüter des deutschen Ostens gegen die herandrängende Slawenmacht“ untergegangen wäre,¹³ so werden die Zusammenhänge zwischen dieser Art von Ostlandreiterideologie und der ideologischen Kriegsvorbereitung des deutschen Faschismus evident.

Es ist hierbei nicht zu übersehen, daß Rörig mit seiner einseitig glorifizierenden Betrachtungsweise der Aufstiegsphase der Hanse, die er in unzulässiger Weise als die eigentlich hansische Zeit einer „ganz anders gearteten hansischen Spätzeit mit ihren unhansischen Entartungserscheinungen“ scharf gegenüberstellte¹⁴ und die er als das Werk von „kraftstrotzenden wirtschaftlichen und politischen Pionieren“ verherrlichte, die hierbei „eine großartige kulturelle Leistung von europäischer Bedeutung in Ehren und Verantwortungsbewußtsein auch anderen Völkern gegenüber geschaffen“ hätten,¹⁵ diesen faschistischen Geschichtsklitterungen Vorschub leistete. Er identifizierte die räuberische Ostexpansion des deutschen Feudaladels mit dem Wirken der Hanse und subsummierte beides unter dem Begriff der „Kolonisation“¹⁶, anstatt sie als zwei zwar eng zusammenhängende, aber gleichzeitig doch widersprüchliche Seiten eines historischen Prozesses zu analysieren.

Die marxistische Hansegeschichtsforschung in der Deutschen Demokratischen Republik hat sich im Zusammenhang mit der Erforschung des historischen Prozesses beim Übergang vom Feudalismus zum Kapitalismus verstärkt den Problemen der hansischen Spätzeit zugewandt. Ausgehend von der Theorie des dialektischen und historischen Materialismus sieht sie Niedergang und Zerfall der Hanse in erster Linie durch innerhalb des hansischen Wirtschaftssystems selbst wirkende Widersprüche verursacht, die sie bereits in den Anfängen ihres Wirkens zu erfassen bestrebt ist. Die von außen her gegen die Hanse wirkenden Kräfte werden damit keineswegs in ihrer Bedeutung für die Entwicklung des historischen Geschehens unterschätzt; die marxistische Geschichtsforschung bemüht sich vielmehr besonders um das Erfassen der Wechselwirkungen zwischen inneren und äußeren Widersprüchen innerhalb dieser außerordentlich komplexen Thematik.

Im Mittelpunkt hansischer Forschung in der DDR standen und stehen zwei große Themenkomplexe, die beide mit der Erforschung der Niedergangsproblematik eng verbunden sind: die städtische Wirtschafts- und Sozialgeschichte sowie Fragen des Nord- und Ostseehandels. Geht es bei der Erforschung der Wirtschafts- und Sozial-

¹³ Ebenda.

¹⁴ Rörig, Fritz, Das Meer und das europäische Mittelalter, in: Wirtschaftskräfte, S. 652 f.

¹⁵ Ders., Die Stadt in der deutschen Geschichte, in: Wirtschaftskräfte, S. 664; s. auch ders., Raum, Volk und politische Ordnung in der deutschen Hanse. Preuß. AkWiss., Vorträge und Schriften, Heft 19, Berlin 1944, S. 10.

¹⁶ S. hierzu Schildhauer, Johannes, Traditionen, a. a. O., S. 499.

geschichte darum, „durch gründliche Analysen der sozialökonomischen Struktur die Faktoren zu erkennen, die in den Städten selbst den bestimmenden Einfluß auf die Gestaltung der hansischen Innen- und Außenpolitik ausübten“,¹⁷ so stehen bei der Erforschung der Handelsgeschichte sowohl Probleme der innerhansischen Beziehungen als auch des Verhältnisses hansestädtischer Gruppen zu nichthansischen Handelspartnern und Konkurrenten im Blickpunkt.

Aus der Vielzahl der Arbeiten seien nur zwei genannt, die mit der hier zu behandelnden Thematik in unmittelbarer Beziehung stehen. Konrad Fritze gab in seiner 1967 erschienenen, bereits zitierten Monographie¹⁸ eine zusammenhängende Darstellung der Wirtschafts- und Sozialstruktur sowie der Lage der einzelnen Bevölkerungsschichten der wendischen Hansestädte bis zur Mitte des 15. Jahrhunderts und analysierte das Hervortreten und die Verschärfung der Widersprüche in der innen- und außenpolitischen Situation der wendischen Hansestädte in der Spannungszeit des Konfliktes mit Dänemark 1426–1435. Als Ergebnis seiner Untersuchungen über die Produktion in den wendischen Hansestädten konnte er nachweisen, daß durch das Vorherrschen der kleinen Warenproduktion in ihrer erstarrenden, zünftlerisch-feudalen Organisationsform¹⁹ sowie durch das fehlende Streben nach neuen Anlagemöglichkeiten — das noch immer aufrechterhaltene hansische Handelsmonopol garantierte eine befriedigende Profitrate²⁰ — sich Keimformen einer kapitalistischen Produktionsweise in und um die wendischen Städte nur sporadisch entwickelten und der Sprung in die höhere, kapitalistische Qualität der Produktionsweise nicht erfolgte.²¹ Gleichzeitig bedrohte das Vordringen der Holländer und Engländer in die Ostsee das han-

¹⁷ Schildhauer, Johannes, Forschungen zur Geschichte des Ostseegebietes — Literaturbericht über die in der DDR erschienenen Publikationen, in: Rostocker Beiträge. Regionalgeschichtliches Jahrbuch der mecklenburgischen Seestädte, Bd. 1, Rostock 1967, S. 11. — Weitere Literaturberichte: Fritze, Konrad/Müller-Mertens, Ekkehard u. a., Forschungen zur Stadt- und Hansegeschichte in der DDR, in: ZfG, VII. Jg., 1960, Sonderheft: Historische Forschungen in der DDR, S. 74 ff.; Schildhauer, Johannes/Fritze, Konrad, Stand und Aufgaben der Hansegeschichtsforschung in der DDR, a. a. O., S. 167 ff.; Schildhauer, Johannes, Forschungen zur hansischen und hanseatischen Geschichte 1960–1962, in: WZ Greifswald, Jg. XII, 1963, GesSprWiss. Reihe Nr. 2/3, S. 129 ff.; Laube, Adolf/Müller-Mertens, Ekkehard/Töpfer, Bernhard, Forschungen zur Geschichte des Mittelalters, in: ZfG 1970, Sonderband: Historische Forschungen in der DDR 1960–1970. Analysen und Berichte, Berlin 1970, S. 309–337, besonders S. 318 ff.; Müller-Mertens, Ekkehard, Fragen der Städtehanse und Stand der Hansegeschichtsforschung in der DDR, in: Neue Hansische Studien, hrsg. von K. Fritze, E. Müller-Mertens u. a., Berlin 1970, S. VII ff.

¹⁸ Fritze, Konrad, Wendepunkt.

¹⁹ Ebenda, S. 23.

²⁰ Ebenda, S. 44.

²¹ Ebenda, S. 31.

sische Zwischenhandelsmonopol aufs schwerste. Im Kampf gegen die englische Konkurrenz gelang es der Hanse im Abkommen von 1437 zwar, ihre Positionen zu behaupten; dagegen vermochte sie nicht, den Holländern die Ostsee zu sperren. Mit dem Kopenhagener Frieden von 1441 „war das hansische Projekt von ihrer Ausschließung aus der Ostsee endgültig zusammengebrochen.“²² Ausgehend von den Ergebnissen Fritzes hat unlängst Klaus Spading in seiner weiterführenden Arbeit über „Holland und die Hanse im 15. Jahrhundert“ den Ursachen nachgespürt, die den Holländern den Einbruch in den bis dahin von der Hanse allein beherrschten Ostseeraum ermöglichten. Es gelang ihm der Nachweis, daß sich im holländischen Exportgewerbe Elemente einer neuen, der kapitalistischen Produktionsweise herausgebildet hatten, die in Verbindung mit der Frachtfahrt den Holländern die Überlegenheit verliehen, auf Grund derer sich der holländische Ostseehandel gegenüber den Monopolisierungsbestrebungen der Hansestädte zu behaupten und schließlich durchzusetzen wußte.²³

In beiden Arbeiten wird auch das Problem des innerhansischen „Separatismus“ berührt, der sowohl wirkender Faktor wie Begleiterscheinung beim Zerfall der Hanse war. In ihm fanden handelspolitische Interessengegensätze ihren Ausdruck, die sich während des 15. Jahrhunderts bei den wendischen und preußischen Städten u. a. in ihrem unterschiedlichen Verhalten gegenüber den Engländern und Holländern, dem Flandernstapel und in ihrer Politik gegenüber dem den Sund beherrschenden dänischen Königtum äußerten.

Fritz Rörig sah die Ursachen für das Aufkommen von Sonderinteressen noch im Rahmen seiner Gesamtkonzeption des Niedergangs der Hanse darin, daß um die Mitte des 14. Jahrhunderts der Bevölkerungsnachschub aus Deutschland über Lübeck in die hansischen Ostseestädte zu stocken begann, wodurch die „innere Einheitlichkeit und Großräumigkeit der hansischen Frühzeit“ verloren gegangen sein soll, als „diese den inneren Zusammenhang immer aufs neue belebende Welle nachließ“.²⁴ Demzufolge wäre der Anteil der Zuwanderer aus dem „altdeutschen“ Gebiet gegenüber dem aus dem „Kolonialgebiet“ in der 2. Hälfte des 14. Jahrhunderts zurückgeblieben. Außerdem hätte der sich zu gleicher Zeit vollziehende Führungswechsel unter den preußischen Städten mit Danzig eine Stadt an die Spitze gebracht, „die

²² Ebenda, S. 82, 73.

²³ Spading, Klaus, Holland und die Hanse im 15. Jahrhundert. Untersuchungen über die Ursachen des Vordringens der Holländer in die Ostsee und den Zerfall des hansischen Zwischenhandels, Diss. (phil.), Greifswald 1968 (Masch.).

²⁴ Rörig, Fritz, Außenpolitische und innerpolitische Wandlungen, in: Wirtschaftskräfte, S. 150.

nicht so sehr mit jener gesamthansischen Tradition belastet war, wie etwa Elbing²⁵. So unbefriedigend diese psychologisierende Deutung bleiben mußte, so ernstzunehmen war der daran anschließende Hinweis Rörigs auf das Entstehen einer zweiten Handelslinie Preußen—Sund—England neben der althansischen Linie Nowgorod—Lübeck—Hamburg—Brügge.²⁶ Insgesamt läßt sich aber das Problem der aufkommenden Sonderinteressen bei den preußischen wie livländischen Städten nicht allein unter dem Gegensatz von Umlandfahrt und Überlandfahrt zusammenfassen, sondern muß vielmehr im Gesamtzusammenhang der sich innerhalb der Ost- und Nordseezone vollziehenden sozialökonomischen und politischen Veränderungen gesehen werden. Zur Klärung dieser Problematik hat in den letzten zwei Jahrzehnten insbesondere die polnische Geschichtsforschung überaus wertvolle Beiträge geliefert. Sie konzentrierte ihre Aufmerksamkeit nicht nur auf die Fragen des Ost- und Nordseehandels schlechthin, sondern ebenso auch auf die wirtschaftlichen, sozialen und politischen Voraussetzungen und Auswirkungen der Mitte des 15. Jahrhunderts erfolgten Vereinigung Preußens mit dem Königreich Polen.²⁷ Außerordentlich fruchtbar für die weitere Forschung erwies sich hierbei die von Marian Małowist entwickelte Theorie über das Ostseegebiet als Ausbeutungsgebiet für das westeuropäische Handelskapital in vorkapitalistischer Zeit.²⁸ In prinzipieller Auseinandersetzung mit den Auffassungen bürgerlicher Historiker und in Anwendung der Lehren von Karl Marx über die Rolle des Handelskapitals im Vorkapitalismus wies er auf die Fehlerhaftigkeit einer Gleichsetzung der Begriffe „Welthandel“ und „Weltwirtschaft“ hin und betonte den marxistischen Standpunkt, demzufolge „in den vorkapitalistischen Formationen der Handel über die Produktion herrschte, indem er sie sich unterordnete und die Produzenten ausbeutete. Indessen faßten sowohl der Schöpfer des wissenschaftlichen Sozialismus wie auch seine Nachfolger den Handel immer als abgeleitet von einem bestimmten Stand der Produktivkräfte auf, wobei Marx mit Nachdruck hervorhob, daß das Kaufmannskapital, indem es zur Stärkung der Warenproduktion beitrug, allein

²⁵ Ebenda, S. 152.

²⁶ Ebenda, S. 157.

²⁷ Bogucka, Maria, Les dernières recherches sur l'histoire de la Baltique, in: *Acta Poloniae Historica*, 7, 1962, S. 103—122, bes. S. 104 ff., 113 ff.; Biskup, Marian, Polish research work on the history of the Teutonic Order State organisation in Prussia, in: Ebenda, 3, 1960, S. 89—113; ders., Der Zusammenbruch des Ordensstaates in Preußen im Lichte der neuesten polnischen Forschungen, in: Ebenda, 9, 1963, S. 59—76.

²⁸ Małowist, Marian, Riga und Danzig vom Ausbruch des Dreizehnjährigen Krieges bis zum Ende des 16. Jahrhunderts, in: *Conventus primus historicorum Balticorum. Acta et relata*, Riga 1938, S. 312—320; ders., *Studia z dziejów rzemiosła w okresie kryzysu feudalizmu w Zachodniej Europie w XIV i XV wieku*, Warszawa 1954 (im folgenden: Małowist, Marian, *Studia*).

aus sich heraus keine Möglichkeit zur Veränderung der bestehenden Produktionsverhältnisse besaß.²⁹

Małowist rechnete auch die Hanse zu der von Marx so bezeichneten Gruppe der „handeltreibenden Nationen“, die den Warenumlauf zwischen den beiden Extremen der Produktion vermittelten.³⁰ Er erkannte dabei durchaus an, daß die Hanse im 13. und 14. Jahrhundert anregend auf die Entwicklung der Produktion im Ostseegebiet gewirkt hat; doch geschah dies um den Preis wirtschaftlicher Unterjochung vieler Ostseevölker, und schon um 1400 bildete die Hanse nach Małowists Ansicht „ausschließlich eine Organisation der Kaufmannsmonopolisten“, die in ihrem Streben nach Bewahrung der Privilegien die Emanzipationsversuche der Ostseevölker unterdrückte und dadurch deren Entwicklung erschwerte.³¹ Mit dem Übergang der Handelsherrschaft in der Ostsee an Holländer und Engländer wurde für die Völker Osteuropas keine grundsätzlich neue Situation geschaffen, da sich beide der im Prinzip gleichen Methoden wie die Hansens bedienten und dadurch lediglich „die alten, den Produzenten auferlegten Fesseln durch neue ersetzen“.³² Marx hatte seine Erkenntnisse über die Rolle des vorkapitalistischen Handelskapitals aus der Analyse der Geschichte des Mittelmeerhandels und des Handels der Holländer beim Übergang vom Mittelalter zur Neuzeit gewonnen. Małowist betonte, daß Marx damit der Geschichtswissenschaft „den Schlüssel auch für das Verständnis der hansischen Problematik“ in die Hand gegeben hat.³³

Im Lichte der Theorie Małowists treten die Fehler der bürgerlichen Hansengeschichtsschreibung hervor, wie sie auch Rörigs Konzeption der Hanse zugrunde lagen. Rörig hob in allen seinen Darstellungen zur Hansengeschichte einseitig die — zweifellos vorhandene — progressive Rückwirkung des Handels auf die Entwicklung der Produktion hervor, übersah oder bagatellierte aber die mit der Errichtung des hansischen Handelsmonopols gleichzeitig gegebene Ausbeutung des Produzenten durch den Kaufmann, weil er keine zutreffende Erklärung für das Entstehen des Handelsprofits geben konnte. Marx hatte aber nachgewiesen, daß der Handelsprofit nach dem Grundsatz „Wohlfeil kaufen, um teurer zu verkaufen“ gemacht wird, nicht durch den „Austausch von Äquivalenten“.³⁴ In den Vorstufen der kapitalistischen Gesellschaft und dort, wo das Handelskapital wie bei der Hanse „in überwiegender

²⁹ Małowist, Marian, *Studia*, S. 6 f., ähnlich S. 386.

³⁰ Ebenda, S. 89 ff.

³¹ Ebenda, S. 387.

³² Ebenda, S. 455.

³³ Ebenda, S. 386.

³⁴ Marx, Karl, *Das Kapital*, Bd. 3, in: Marx/Engels, *Werke*, Bd. 25, Berlin 1964, S. 342.

Herrschaft“ auftrat, stellte es nach Marx „überall ein System der Plünderung dar“.³⁵ Auch dann, wenn Rörig Marx zitierte, hob er damit nur die Rolle des Handelskapitals als Gestalter der Warenproduktion hervor, ohne die andere, wesentliche Seite in der Tätigkeit des Handelskapitals, die Ausbeutung der beiderseitigen Produzenten, zwischen denen es vermittelte, anzuerkennen. Vielmehr idealisierte Rörig das Verhältnis Kaufmann—Produzent wie z. B. im Norwegen der Hansezeit.³⁶ In dieser einseitigen Einschätzung der Rolle, die die Hanse in der Geschichte des Ostseeraumes gespielt hat, lagen im Prinzip alle anderen Irrtümer der Konzeption Rörigs begründet, von denen teilweise schon die Rede war.

Die durch die marxistische Theorie ermöglichte dialektische Betrachtung der Rolle der Hanse stellt aber ebenso auch eine wichtige Ausgangsposition für die Auseinandersetzung mit den Anbiederungsversuchen der imperialistischen Ostforschung der Gegenwart dar, deren Vertreter wie Fritz Gause oder Walter Schlesinger nach dem Zusammenbruch der offenen imperialistischen Aggression die Ansicht entwickelten, daß „der Osten nicht nur als Kampfplatz von Völkern und Staaten, sondern auch als ein Teil des Abendlandes“ anzusehen wäre, und die nun eine „deutsch-slavische Schicksalsgemeinschaft“ in der Geschichte entdeckten. Der antisowjetische Grundzug dieser Konzeption tritt in dem Hinweis Gauses auf die Notwendigkeit zur Besinnung auf den abendländischen Charakter der osteuropäischen Völker und Staaten „gerade jetzt, da dieser Osten das westliche Vorfeld Asiens geworden ist“, hervor.³⁷

Die marxistische Konzeption der Hansegeschichte gestattet dagegen, eine richtige, von nationalistischen Entstellungen freie, objektive Einschätzung der positiven Wirksamkeit, die die Hanse im Ostseegebiet entfaltet hat, wie auch der negativen Auswirkungen ihrer Tätigkeit für die Geschichte sowohl des deutschen Volkes als auch der übrigen im hansischen Wirkungsbereich gelegenen Völker. Sie bietet auch die Möglichkeit, die Ursachen des Niedergangs und Zerfalls der Hanse zu bestimmen.

Marx hat auf das Übergewicht des Kaufmannskapitals über die Produzenten in der Zeit eines niedrigen Standes der Produktivkräfte hingewiesen, gleichzeitig aber auch die geschichtliche Gesetzmäßigkeit hervorgehoben, nach der „dies Monopol des Zwischenhandels verfällt, und damit dieser Handel selbst, im selben Verhältnis wie die ökonomische Entwicklung der Völker fortschreitet, die es beiderseits exploitierte

³⁵ Ebenda, S. 343.

³⁶ S. z. B. Rörig, Fritz, *Das Meer und das europäische Mittelalter*, in: *Wirtschaftskräfte*, S. 648 f.

³⁷ Gause, Fritz, *Deutsch-slavische Schicksalsgemeinschaft. Abriss einer Geschichte Ostdeutschlands und seiner Nachbarländer*, 3. Aufl. Würzburg 1967, S. 7; Schlesinger, Walter, *Die geschichtliche Stellung der mittelalterlichen deutschen Ostbewegung*, in: *Hist. Zeitschrift*, Bd. 183, 1957, S. 517 ff., besonders S. 521.

und deren Unentwickeltheit seine Existenzbasis war“.³⁸ Die gegenüber dem hansischen Kerngebiet höhere Entwicklung der Produktivkräfte im Westen Europas findet auf der Ostseite der hansischen Haupthandelslinie ihre Ergänzung in dem Prozeß der engen Verbindung der preußischen und z. T. auch der livländischen Hansestädte mit ihrem wirtschaftlichen Hinterland. Danach ist das Aufkommen des preußischen wie auch des holländischen Handels auf dem Sundwege nicht so sehr Ursache, als vielmehr Erscheinungsform für den „Verfall des Übergewichts reiner Handelsvölker und ihres kommerziellen Reichtums überhaupt, der auf der Basis dieses Zwischenhandels beruhte“.³⁹

An der Weiterentwicklung und Präzisierung der von Malowist unter Berufung auf Marx in den Grundzügen entworfenen Theorie haben in den letzten anderthalb Jahrzehnten vor allem polnische Historiker intensiv gearbeitet. Innerhalb des hier zu untersuchenden Zeitraumes kommt den Arbeiten von Henryk Samsonowicz über die Struktur des Danziger Überseehandels und über das Bürgerkapital Danzigs in der 2. Hälfte des 15. Jahrhunderts besondere Bedeutung zu.⁴⁰ Samsonowicz gelangte bei der Untersuchung des Danziger Überseehandels zu dem Ergebnis, daß sich bei einzelnen Ländern bestimmte Tendenzen zu einer Spezialisierung in der Produktion abzeichneten. Die Produkte dieser Länder begannen für das Funktionieren der Wirtschaft anderer, diesem Austauschsystem angeschlossener Länder unerlässlich zu werden. Bei der Erforschung des Danziger Bürgerkapitals widmete Samsonowicz der Technik des Warenaustausches sowie den Anlagemöglichkeiten des im Handel gewonnenen bürgerlichen Kapitals seine Aufmerksamkeit und führte seine Untersuchung bis zum Versuch einer Bilanzierung des Danziger Überseehandels fort. Schließlich faßten H. Samsonowicz und A. Mączak die Ergebnisse der polnischen und internationalen Forschung 1964 zu einer programmatischen Arbeit über die Entwicklung der Ostseezone vom 12. bis zum ausgehenden 18. Jahrhundert zusammen.⁴¹

³⁸ Marx, Karl, a. a. O., S. 341.

³⁹ Ebenda. — Diese von Marx formulierte Gesetzmäßigkeit schließt jedoch keineswegs die Möglichkeit aus, daß das Handelsvolumen einzelner Hansestädte zeitweilig absolut anstieg.

⁴⁰ Samsonowicz, Henryk, Handel zagraniczny Gdańska w drugiej połowie XV wieku, in: *Przegląd historyczny*, XLVII, Warszawa 1956, S. 283–352 (im folgenden: *Handel zagraniczny*); ders., *Badania nad kapitałem mieszczańskim Gdańska w drugiej połowie XV wieku*, Warszawa 1960; ders., *Untersuchungen über das Danziger Bürgerkapital in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts*, Weimar 1969; eine Zusammenfassung seiner Arbeiten zu dem Versuch einer Gesamtdarstellung stellt die letzte Monographie des Verfassers dar: *Późne średniowiecze miast nadbałtyckich. Studia nad dziejami Hanzy na Bałtykiem w XIV–XV w.*, Warszawa 1968.

⁴¹ Samsonowicz, Henryk/Mączak, Antoni, *Z zagadnień genezy rynku europejskiego: strefa bałtycka*, in: *Przegląd hist.*, 55, 1964, S. 198–220. In französischer Sprache unter dem

Wenn im folgenden u. a. der Lübecker Handel von und nach Preußen in der 2. Hälfte des 15. Jahrhunderts untersucht werden wird, kann dies nur geschehen unter Berücksichtigung und in Auseinandersetzung mit den wertvollen Arbeitshypothesen und -ergebnissen der polnischen Historiographie über den Charakter des Ostseehandels in den einzelnen Abschnitten seiner Entwicklung.

Mit der Behandlung des Verhältnisses zwischen den wendischen und preußischen Hansestädten, vor allem zwischen den Führungsstädten beider Städtegruppen, Lübeck und Danzig, will die vorliegende Arbeit einen Beitrag zur Klärung der Problematik geben, die mit dem Niedergang und Zerfall der Hanse als Organisationsform verbunden ist. Als Ausgangspunkt wurde die Untersuchung der Handelsbeziehungen zwischen den wendischen und preußischen Hansestädten in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts gewählt, weil sich aus der Analyse einer Handelslinie innerhalb des hansischen Handelsgebietes weiterführende Erkenntnisse über die Veränderungen erwarten lassen, denen die Hanse insgesamt unterlag.

Die im 14. Jahrhundert beginnende und im 15. Jahrhundert stark angestiegene Bedeutung des durch den Sund gehenden Handels zwischen Ost- und Westeuropa für den Danziger Seehandel wie für das hansische Handelssystem überhaupt müßte an sich unmittelbar an der Auffächerung des Danziger Seehandels in seine einzelnen Verkehrsrichtungen und deren wertmäßigen Vergleich demonstriert werden. Wegen der Quellenlage ist dies jedoch für den Untersuchungszeitraum nicht in befriedigendem Maße möglich. Dagegen lassen sich aus der Darstellung des Warenverkehrs auf dem zweiten für Danzigs Handelsverkehr mit Westeuropa möglichen Wege über Lübeck sehr wohl indirekt Aufschlüsse über das Verhältnis von „Umlandfahrt“ und „Überlandfahrt“ gewinnen. Das hat jedoch zur Voraussetzung, daß nicht, wie bisher vielfach geschehen, beide Wege in der bloßen Gegenüberstellung, sondern vielmehr in ihrer wechselseitigen Bedingtheit und Verflechtung gesehen werden. Erst eine so differenzierte Betrachtungsweise ermöglicht ein vertieftes Erfassen der Strukturveränderungen, die sich innerhalb des Ostseehandels im 14. und 15. Jahrhundert vollzogen.

In diesen Problemkreis gehört auch die in dieser Arbeit versuchte Strukturanalyse des Lübecker Ostseehandels am Ende des 15. Jahrhunderts, für die wir im Gegensatz zu Danzig in den Lübecker Pfundzollbüchern von 1491—1496 über eine tragfähige Quellengrundlage verfügen, deren Auswertung sowohl eine Bilanzierung des Lübecker Ostseehandels wie auch eine relativ genaue Aussage über den Stellenwert gestattet, der den einzelnen Handelsrichtungen im Gesamtgefüge des Lübecker Ostseehandels zukam.

Titel: La zone baltique; l'un des éléments du marché européen, in: *Acta Poloniae Historica*, 11, Warszawa 1965, S. 71—99.

Über die quantitative Analyse hinaus werden dabei die Organisationsformen des Lübecker Preußenhandels und die Funktion des Lübecker Marktes bei der Vermittlung des Warenaustausches zwischen Ost- und Westeuropa in die Untersuchung mit einzubeziehen sein.

Auf dieser Grundlage wird es möglich sein, bei der Deutung des in der hansegeschichtlichen Literatur bisher oft nur konstatierten oder lediglich psychologisierend erklärten „innerhansischen Separatismus“ weiter voranzukommen, denn die Ursachen für das seit dem Ende des 14. Jahrhunderts immer stärkere Hervortreten von Sonderinteressen einzelner Städte oder Städtegruppen sind letztendlich im ökonomischen Bereich zu suchen. Dieser „Separatismus“ ist Ausdruck handelspolitischer Gegensätze, die aus den unterschiedlichen Entwicklungstendenzen im Handel der einzelnen Bundesmitglieder resultierten.

Im politischen Bereich manifestierten sie sich im Untersuchungszeitraum vor allem im Verhalten Lübecks und seiner Nachbarstädte zum Kampf der preußischen Städte gegen den Ordensstaat während des 13jährigen Krieges von 1454 bis 1466 sowie in dem, in Zielsetzung und Methode durchaus nicht einheitlichen, Vorgehen Lübecks und Danzigs bei den Auseinandersetzungen der Hanse mit England von 1437 bis zum Utrechter Frieden von 1474. Die Untersuchung des unterschiedlichen Reagierens beider Städtegruppen wird zu klären haben, bis zu welchem Grade wir für die zweite Hälfte des 15. Jahrhunderts noch von einem „gesamthansischen Interesse“ zu sprechen berechtigt sind. Gleichzeitig damit stellt sich die weitergehende Frage, inwieweit die Hanse als „spezifische Organisationsform des Handelskapitals und als Instrument der in den Hansestädten herrschenden Schicht“⁴² noch ihre Klassenfunktionen erfüllen konnte und einen ernstzunehmenden Faktor in der Ost- und Nordseepolitik darstellte.

⁴² Fritze, Konrad, Wendepunkt, S. 11.

ERSTES KAPITEL

Die Quellen für die Darstellung des Handelsverkehrs zwischen den wendischen und preußischen Hansestädten

Für eine Darstellung des Schiffs- und Warenverkehrs zwischen den wendischen und preußischen Hansestädten in der 2. Hälfte des 15. Jahrhunderts bieten die erhaltenen Quellen eine hinreichende Grundlage. Es sind für diese Zeit aus Lübeck und Danzig eine Reihe von Hafenzollbüchern erhalten, die es gestatten, den Verkehr zwischen beiden Häfen und zu den übrigen Ostseehäfen für eine erheblich längere Reihe von Jahren zu erfassen, als dies z. B. durch die hansischen Pfundzollisten und -quittungen aus den letzten Jahrzehnten des 14. Jahrhunderts möglich ist. So bewahrt das Staatliche Wojewodschaftsarchiv Gdańsk für die Jahre 1460, 1468–1472, 1474–1476 und 1498/99 noch die Pfahlkammerbücher, in denen die von See kommenden Schiffe und Waren verzeichnet wurden;¹ außerdem sind die Aufzeichnungen der Danziger Pfahlkammer über den seewärts gehenden Verkehr für die Jahre 1471, 1475 und 1490–1492 erhalten geblieben.² Eine wertvolle Ergänzung hierzu bilden die Lübecker Pfundzollbücher für den Ein- und Ausgang der Jahre 1492–1496³, in denen ein besonderer Zoll — das „rutergeld“ — in Lübeck erhoben wurde.

Von den erhaltenen Büchern sind die Danziger Pfahlkammerbücher der Jahre 1468–1472 und 1474–1476 und die Lübecker Pfundzollbücher deswegen besonders wertvoll, weil in ihnen in den meisten Fällen Abgangs- und Zielhafen der Schiffe angegeben sind.

Die größte Aussagekraft besitzen die Lübecker Pfundzollbücher der Jahre 1492 bis 1496. Die Zollerhebung begann am 15. April 1492 für den seegehenden und am 22. April für den von See kommenden Verkehr und endete am 1. Juli 1496, als die für die Seebefriedung des Jahres 1492 aufgewendete Summe und die Verwaltungskosten der Zollerhebung eingekommen waren. Die beiden für Ein- und Ausgang getrennt geführten Bücher vermerkten in der Regel für jede einzelne Fahrt den Namen

¹ Wojewódzkie Archiwum Państwowe Gdańsk (im folgenden: WAP Gdańsk), Kamera pałowa, 300.19.1,3,5,8.

² Ebenda, 300.19.4, 5a, 7.

³ Archiv der Hansestadt Lübeck (im folgenden: StA Lübeck), Pfundzollbücher 1492–1496 (z. Z. im Deutschen Zentralarchiv Potsdam).

des Schiffers, die Befrachter und die von diesen abgeschickten oder empfangenen Waren. Außerdem sind die Zollbeträge für die einzelnen Warenposten sowie der Abgangs- oder Zielhafen für die jeweilige Reise des Schiffes angegeben. Allerdings wird die Aussagekraft der Quelle dadurch eingeschränkt, daß Getreide und Mehl als die Grundnahrungsmittel zollfrei blieben und deshalb nur ausnahmsweise und dann ohne Wert oder Zollangabe eingetragen wurden. Zollfrei blieben ferner geistliches und „Herrengut“, doch scheinen diese Warensendungen jedesmal eingetragen zu sein.⁴ Da das „rutergeld“ zur Ostseebefriedung aufgewendet worden war, fehlt in den Lübecker Büchern als nicht zollpflichtig der gesamte durch den Sund gehende Verkehr Lübecks.

Die Danziger Pfahlkammerbücher stimmen mit den Lübecker Pfundzollbüchern darin überein, daß auch in ihnen die Buchung schiffsweise erfolgte und bei den Eingangsbüchern für die Jahre 1468—1472 und 1474—1476 in der Regel der Abgangshafen des einkommenden Schiffes vermerkt wurde. Im Gegensatz zu den Lübecker Büchern erfaßten sie aber nicht nur den Ostseeverkehr, sondern den gesamten Seeverkehr dieses Hafens. Auch sind anders als in Lübeck die in Ballast fahrenden Schiffe mitgebucht worden.

In den Ausgangsbüchern wurde der Bestimmungshafen nur ausnahmsweise angegeben. Über die Höhe des Zolls ist aus den Büchern selbst nichts zu entnehmen; auch sind die Zolleinnahmen nur unvollständig und summarisch im Anhang der Ausgangsbücher für die Jahre 1471 und 1475 verzeichnet. Dadurch entstehen eine Reihe von Interpretationsproblemen, auf die wegen ihrer Bedeutung für die richtige Auswertung dieser wichtigen Quellengruppe im folgenden näher eingegangen werden muß.

Die Danziger Pfahlkammerbücher sind bereits mehrfach in der Literatur behandelt worden. Nachdem 1885 Wilhelm Stieda in seiner Arbeit über „Schiffahrtsregister“ in den Hansischen Geschichtsblättern u. a. auch auf die Danziger Bestände aufmerksam gemacht hatte,⁵ bearbeitete Victor Lauffer das Eingangsbuch von 1474 bis 1476 und das Ausgangsbuch von 1490—1492 und veröffentlichte seine Ergebnisse in Tabellenform.⁶ In jüngster Zeit legte Henryk Samsonowicz die Eingangsbücher von 1460, 1468—1472, 1498/99 und 1506, das Weichselzollbuch von 1463—1465⁷,

⁴ Zum vorstehenden s. Bruns, Friedrich, Die lübeckischen Pfundzollbücher von 1492—1496, in: HGbl 1904/05, S. 110 f. (im folgenden: Bruns, Friedrich, Pfundzollbücher).

⁵ Stieda, Wilhelm, Schiffahrtsregister, in: HGbl. 1884 (1885), S. 77—115.

⁶ Lauffer, Victor, Danzigs Schiffs- und Warenverkehr am Ende des XV. Jahrhunderts, in: Zs. d. Westpreußischen Geschichtsvereins, Heft XXXIII, Danzig 1894, S. 1—44.

⁷ Bearbeitet von Biskup, Marian, Handel wiślany w latach 1454—1466, in: Roczniki dziejów społecznych i gospodarczych, 14, 1952, Poznań 1953, S. 154—202. (Im folgenden: Biskup, Marian, Handel wiślany.)

die Ausgangsbücher für die Jahre 1471, 1475 und das Ausgangsbuch für den Verkehr nach Schottland aus dem Jahre 1477 seiner Arbeit über den auswärtigen Handel Danzigs zugrunde.⁸

In allen bisherigen Arbeiten ist der Versuch gemacht worden, aus den Danziger Pfahlkammerbüchern des 15. Jahrhunderts den Zollsatz bzw. die Gesamtsumme des in Danzig eingekommenen Zolles zu bestimmen. Eine besondere Rolle spielte hierbei die Interpretation der jeweils in der ersten Zeile der über die jeweilige Schiffsreise erfolgten Eintragung stehenden Summe. Diese Zeile ist am ausführlichsten in den Eingangsbüchern der Jahre 1468—1472 und 1474—1476 gehalten, wo sie nach dem Abgangshafen des Schiffes lautet: „Schipper N. N. syn schip invorpalt constat ... mrc.“ Die Ausgangsbücher verzeichneten hinter dem Schifffernamen nach einem Strich nur die Summe selbst.

W. Stieda erwoג zwei Deutungsmöglichkeiten — Summe des gezahlten Pfahlzolles oder Eintragung des der Verzollung zugrunde gelegten Schiffswertes —, ohne sich zu entscheiden, da ihm die fragliche Summe als Zollbetrag — mit Recht — zu hoch, als Schiffswert dagegen zu gering erschien.⁹ V. Lauffer glaubte in dieser Zahl die Summe sehen zu müssen, „welche die Gesamteinnahme aus zwei verschiedenen Zöllen enthalten“. Der eine Zoll sei das Pfahlgeld, der andere ein für das Land oder die Krone erhobene Landes Zoll gewesen, die beide von Schiff und Ladung erhoben worden wären.¹⁰ Seiner Annahme eines Doppelzolles hat sich auch H. Samsonowicz angeschlossen, der außerdem die fragliche Summe als Zollbetrag von Schiff und Ladung deutet, wobei er dem Zoll für die Ladung den größeren Anteil zuweist.¹¹

Gegen diese Deutung erheben sich jedoch ernste Bedenken:

1. Es gibt keinerlei Belege dafür, daß in Danzig in dieser Zeit ein Zoll für Land oder Krone erhoben wurde. Alle erhaltenen Quellen deuten im Gegenteil darauf hin, daß Danzig die nach 1454 errungene Finanzhoheit¹² dazu benutzt hat, das städtische Pfahlgeld und den bisher von Orden und Städten gemeinsam erhobenen Pfundzoll für seine eigenen städtischen Zwecke weiter zu erheben, ohne den König oder das Land Preußen daran zu beteiligen.¹³

⁸ Samsonowicz, Henryk, *Handel zagraniczny*.

⁹ Stieda, Wilhelm, a. a. O., S. 89 ff.

¹⁰ Lauffer, Victor, a. a. O., S. 4 f.

¹¹ Samsonowicz, Henryk, *Handel zagraniczny*, S. 284 f.; ders., *Untersuchungen*, S. 8 Anm. 5; vgl. aber: ders., *Cła nadbałtyckie w późnym średniowieczu*, in: *Zapiski Historyczne*, XXXIII, Heft 3, Toruń 1968, S. 162 (im folgenden: Samsonowicz, H., *Cła nadbałtyckie*).

¹² Simson, Paul, *Geschichte der Stadt Danzig*, Bd. IV, Danzig 1918, Nr. 138, S. 108 f.

¹³ Stark, Walter, *Die Danziger Pfahlkammerbücher (1468—1476) als Quelle für den Schiffs- und Warenverkehr zwischen den wendischen Hansestädten und Danzig*, in: *Rostocker Bei-*

2. Es muß auffallen, daß in die Pfahlkammerbücher durchweg volle Markbeträge, meist sogar runde Zehnersummen (20, 30, 40, 50 und 80 bis zu 1 200 m. für ein einzelnes Schiff) eingetragen wurden. Eine Beschwerde Danzigs bei Amsterdam aus dem Jahre 1470 über zwei Amsterdamer Schiffer, die, ohne vorher das Pfahlgeld entrichtet zu haben, aus dem Danziger Hafen abgesegelt waren, nennt aber genau berechnete Beträge von $19\frac{1}{2}$ m. 9 scot preuß. und 8 m. 18 scot preuß.¹⁴
3. Die verzeichneten Beträge sind als Zoll im Verhältnis zu dem Fassungsvermögen der Schiffe und zum Wert der Ladung entschieden zu hoch. Samsonowicz, der die Beträge addiert hat, nennt als Zollertrag für das Jahr 1475 die Summe von 61 510 m. preuß.¹⁵ Legt man den 1476 von den preußischen Ständen beanstandeten Zollsatz von 6 d. auf die Mark preuß. (= $\frac{6}{720}$ oder $\frac{1}{120}$ des Warenwertes)¹⁶ zugrunde, so ergäbe das einen Gesamtumsatz Danzigs im seewärtigen Handel von 7 381 200 m. preuß. im Jahre 1475. Ein Vergleich mit dem aus dem Jahre 1492 — einem Jahr guter Handelskonjunktur — bekannten Gesamtumsatz Lübecks im Ostseehandel von 659 482 m. Lüb.¹⁷ lehrt aber, daß Danzig unmöglich 17 Jahre früher einen rd. zehnmal so großen Seehandelsumsatz gehabt haben kann, selbst wenn es sich bei Danzig um den Ost- und Nordsee umfassenden Warenverkehr gehandelt hat.
4. Bei ein und demselben Schiff sind bei der Einfahrt und bei der Ausfahrt in der Regel die gleichen Summen gebucht worden, ohne daß dabei auf die völlig verschiedene Zusammensetzung der Ladung und damit auf den veränderten Ladungswert Rücksicht genommen worden ist. Selbst wenn das Schiff, was häufig der Fall war, leer einkam, ist die gleiche Summe wie bei der Ausfahrt mit Ladung gebucht worden.

Diese Erwägungen schließen demnach die Deutung der fraglichen Summen als Zollbeträge aus. Es bleibt allein übrig, sie als Wertangaben zu betrachten, die der Verzollung zugrunde gelegt wurden. Die Danziger Pfahlkammerbücher des

träge, NF, Bd. 1, Rostock 1967, S. 59 und Anm. 29/30 (im folgenden: Stark, Walter, Pfahlkammerbücher); Samsonowicz, Henryk, *Ćła nadbałtyckie*, S. 159.

¹⁴ HUB IX, Nr. 756. — Das für 1471 allein erhaltene Danziger Eingangsbuch nennt für die beiden Schiffer — Gise Vosz und Simon Jacobszon —, die mit Salz aus der Baie kamen, Beträge von 100 und 50 m. bei einer Fracht von 60 bzw. 40 Last Salz (WAP Gdańsk 300.19.3, S. 100' u. 103).

¹⁵ Samsonowicz, Henryk, *Formy pracy kupca hanzeatyckiego w XIV—XV wieku*, in: *Kwart. Hist. Kult. Mat.*, XII, Nr. 2, Warszawa 1964, S. 243.

¹⁶ *Acten der Ständetage Preußens königl. Anteils*, Bd. I, hrsg. von Franz Thunert, Danzig 1896, Nr. 178, S. 400.

¹⁷ Bruns, Friedrich, *Pfundzollbücher*, in: *HGbl.* 1904/05, S. 111.

15. Jahrhunderts sind im Gegensatz zu den Lübecker Pfundzollbüchern keine Einnahmeregister, sondern stellen Aufzeichnungen dar, die bei der später erfolgenden Zollberechnung als Unterlagen dienten. Zollbeträge sind nur in ganz vereinzelt Fällen in ihnen verzeichnet. So findet sich im Eingangsbuch für die Jahre 1474 bis 1476 nur eine einzige Stelle auf S. 79, wo bei dem aus Lübeck kommenden Schiffer Mathies Werner über den Warenposten der Kaufleute Claus Kakemester¹⁸ und Hans Hugendal Schillingbeträge eingetragen sind: Für $\frac{1}{2}$ Last Nüsse — 5 β , $\frac{1}{2}$ Last Äpfel — 5 β , 1 Last „Kersdrank“ — 12 β , 1 Last „Lynledder“ — 3 β , 4 Tonnen Häute — 1 β , 1 Faß und 4 Tonnen „Patynen“ — 2 β , 15 Tonnen Feigen — 15 β , $\frac{1}{2}$ Last Rotscher — 18 β , 1 Faß Rosinen — 3 β .¹⁹ Offenbar hat in diesem Falle der Pfahlkammerschreiber bei der Abrechnung mit den beiden Kaufleuten die Zollbeträge nicht auf einen besonderen Zettel, sondern direkt über die einzelnen Warenposten in das Register geschrieben.

In der Regel waren die Importeure oder Exporteure der Waren aber einheimische Kaufleute. Das Ausgangsbuch von 1471 enthält im Anhang Reste von internen Aufzeichnungen, darunter für 38 Danziger Großhändler Zusammenstellungen der von ihnen im Laufe des Jahres ein- und ausgeführten Waren.²⁰ Auf Grund dieser Zusammenstellungen erfolgte dann die Abrechnung, wie die Vermerke auf den folgenden Seiten zeigen.²¹ Es werden 18 Großhändler genannt, von denen für 14 auf den vorhergehenden Seiten solche Verzeichnisse zusammengestellt sind. Die Abrechnungsvermerke sind zwischen dem 16. November und dem 20. Dezember datiert, die Abrechnung erfolgte also am Jahresende nach Abschluß der Schiffsperiode. War der Umsatz des Kaufmanns zu groß, so verlangte die Pfahlkammer eine Vorauszahlung, was ein Vermerk bei dem Warenverzeichnis für den Kaufmann Tideman Valant lehrt: „Item Valandt dedit 50 mrc. upp rekenschopp feria sexta post Jacobi.“²² Bei der Endabrechnung am 7. Dezember hatte Valandt dann noch 110 m. preuß. an die Pfahlkammer zu zahlen.

Kann es sich demnach nur um Wertangaben handeln, so schließen die uns enthaltenen Preisangaben die Möglichkeit, daß es sich um den Ladungswert gehandelt haben kann, mit Sicherheit aus. Dann bleibt aber nur übrig, in den in die Pfahlkammerbücher eingetragenen Summen die Wertangaben für das Schiff zu

¹⁸ Es handelt sich vermutlich um den HUB X, Nr. 705 als Lübecker Bürger genannten Clawes Kokemester, der im gleichen Jahre durch einen Schiffbruch bei Oeland Gut verlor.

¹⁹ WAP Gdańsk, 300.19.5, S. 79.

²⁰ Ebenda, 300.19.4, S. 126' ff.

²¹ Ebenda, S. 145' f.

²² Ebenda, S. 136. — 1471 Juli 26.

sehen, wobei es sich nach dem Zweck der Wertangabe (Verzollung!) von selbst versteht, daß der Schiffer den Wert des Schiffes möglichst niedrig deklarierte. Eine Reihe von Beobachtungen bestätigen diese Annahme: Wenn die Schiffer den Wert ihres Schiffes zu stark „untertrieben“, ließ die Pfahlkammer das Schiff abtaxieren. So findet sich z. B. statt einer Zahl der Vermerk: „dit schip sal men bezen, wat et wert is.“²³ Die erfolgte Überprüfung und etwaige Korrektur der Wertangabe wurde dann im Pfahlkammerbuch vermerkt: „Schipper Jacob Jacobszen syn schip invorpalt, constat lx mrc. — dit schip is beter wen ij^c (mrc).“²⁴

Das Ausgangsbuch für 1475 enthält am Schluß Vermerke über Aufrechnungen von Forderungen einzelner Kaufleute an die Stadtkasse gegen Zollforderungen der Pfahlkammer, von denen zwei deswegen besonders instruktiv sind, weil in ihnen auch Schiffszölle enthalten sind. Dem Danziger Kaufmann Heinrich Niederhoff wurden für eine Forderung von 40 m. preuß. an die Stadt von der Pfahlkammer in Rechnung gesetzt.²⁵

1 ausgehendes Schiff	(„Schroders schip uth — ij ^c mrc.“)
1 einkommendes Schiff	(„Prawesten schip und 1 terlink laken — 7 mrc. 8 scot“)
1 Schiff und	
2 Hundert Salz,	(„Hans Rutinkes schip xc mrc. und ij ^c solt, gerekent 1 mrc.“)
1 ausgehendes Schiff	(„Hans Prawesten schip ut — iij ^c mrc.“)

sowie Zoll für 30 Last Weizen, 14 $\frac{1}{2}$ Last Asche, $\frac{1}{2}$ Last Tran, 11 $\frac{1}{2}$ Last Teer, 3 Röllchen Wachs, 26 Hundert Wagenschoß, 4 Hundert Klappholz und $\frac{1}{2}$ Hundert kurzes Riemenholz; schließlich noch 5 m. Hauszins.

Der Kaufmann Jacob Luning hatte der Stadt einen Kahn verkauft und war wegen der Bezahlung an die Pfahlkammer verwiesen worden, die ihm u. a. ebenfalls einen Schiffszoll anrechnete: „Item em betalt by Kersten Koselers schipe — 5 mrc.“²⁶

Es versteht sich, daß es sich bei den in Niederhofs Abrechnung vermerkten Hundertersummen um den Schiffswert, zu dem diese Schiffer auch im Pfahlkammerbuch

²³ Ebenda, 300.19.5, S. 120.

²⁴ Ebenda, 300.19.3, S. 178. Auf derselben Seite findet sich eine weitere Korrektur: „Schipper Johan Peterszon syn schip invorpalt, constat lx mrc. — dit is beter wenn eyn^c (mrc).“, wobei die Korrekturzeile jeweils darüberschrieben ist.

²⁵ Ebenda, 300.19.5a, S. 89: „Item tenemur Hinrik Nedderhoff 40 mrc. vor den kalk, de van Hinrik Schroder gekoft wart. Hirup gekortet 1 terlink laken, item 3 rolleken wasz . . .“

²⁶ WAP Gdańsk 300.19.5a, S. 93: „Item dee Burgermeister isz mit Jacob Luningen over eynsz gekomen von eynsz kanen wegen, dat men em davor sal geven to vorjaren in der palkamer und to korten 35 mrc. Actum ummetrent convers. Paul: Anno etc. lxxvj^c (= 1476 Jan. 25). Item noch isz men em schuldich von Jacob Conitznersz wegen 11 mrc. 1 ferd.“ Ebenda, S. 90: „Jacob Luning anno lxxvj tenemur 35 mrc. Item tenemur ei 11 mrc. 1 ferd. Item em betalt by Kersten Koselers schipe — 5 mrc.“

eingetragen wurden, bei der Abrechnung für Lüning dagegen um den tatsächlich für das Schiff gezahlten Zoll handelte. Leider ist Koselers Schiff nicht im Pfahlkammerregister eingetragen,²⁷ so daß der Wert des Schiffes und danach der Zollsatz unbekannt bleiben.

Stieda hatte z. Z. bei der Erörterung der Deutungsmöglichkeiten geglaubt, die Deutung als Schiffswert wegen der geringen Höhe der Summe ausschließen zu müssen.²⁸ Selbstverständlich handelte es sich bei den Wertangaben der Pfahlkammerbücher nicht um *Schiffspreise*, sondern um die der Verzollung zugrunde gelegten *Wertangaben*. Es war dabei im hansischen Bereich durchaus üblich, daß das Schiff beim Anlaufen eines Hafens nur einmal verzollt zu werden brauchte, d. h. beim Ein- und Auslaufen jeweils zum halben Wert.²⁹ Für Preußen ist diese Art der Verzollung zuletzt ausdrücklich für das Jahr 1417 belegt, wo vom Schiffszoll zu bezahlen waren „dy helfte, wen das schif inkumpth, und dy andir helfte, wen das schif usgeeth . . .“³⁰ Auf die Fortdauer dieser Verfahrensweise deutet ein Vergleich der Eintragungen über Schiffsverkäufe im Danziger Schöffebuch mit den Schiffswertangaben des Pfahlkammerbuches hin:

Im Jahre 1466 kauften Simon Wittenborg und Dirk Schacht ein halbes Schiff für 268 m.;³¹ 1468 kommt Dirk Schacht als Schiffer aus der Baie zurück und „invorpalt“ das von ihm geführte Schiff mit 250 m.³² 1466 kaufte ein Hinrich Sterneberg ein halbes Schiff, den „Marienknecht“, für 60 m. Lüb.;³³ 1468 läuft Schiffer Sterneberg zweimal ein, wobei die Pfahlkammer jedesmal als Schiffswert 60 m. vermerkt.³⁴ Im

²⁷ Nach den Datierungsangaben der in der vorstehenden Anmerkung wiedergegebenen Eintragung müßte Koselers Schiff im Frühjahr 1476 aus- und gegen Ende des Jahres 1476 wieder eingelaufen sein. Das Eingangsbuch für 1474–76 weist aber besonders gegen Ende zahlreiche Stockflecken auf, so daß häufig die Eintragungen nur lückenhaft zu lesen waren.

²⁸ Stieda, Wilhelm, a. a. O., S. 89–100.

²⁹ S. Lechner, Georg, Die hansischen Pfundzollisten des Jahres 1368, Lübeck 1935, S. 83, lfd. Nr. 61, Anm. 1; S. 8, lfd. Nr. 75, Anm. 6; S. 97, lfd. Nr. 96, Anm. 11 und weiterhin.

³⁰ Acten der Ständetage Ost- und Westpreußens, hrsg. v. Max Toeppen, Bd. I, Leipzig 1878, S. 305 f.

³¹ WAP Gdańsk, Księgi ławnicze (Schöffebücher) 300.43.2b, S. 32: „Schipper Hans Tor-now hefft bekant, dat he Hans Dunnewegge und Hinrick Osthofe vorkofft hefft eyn half schipp vor 250 und 18 ger. m. . . Und de vors(chreven) Hans Dunnwegge und Hinrick Osthoff hebben datsulve halve schip vort vorkofft Symon Wittenborge und Dirk Schacht . . . Actum ut supra.“ (= fer. sec. post exaltacionis sancte Crucis = 1466 Sept. 15).

³² WAP Gdańsk 300.19.3.

³³ Ebenda, 300.43.2b, S. 33: „Hans Warneke hefft bekant, dat he Hinrick Sternebergen eyn half schipp, genomt Marienknecht, vorkofft hefft vor 60 lubesche mark . . . Actum ut supra.“ (= fer. quarta post Egidii = 1466 Sept. 4).

³⁴ Ebenda, 300.19.3.

folgenden Jahr kaufte „Nygel Bos van Koyke“ ein Schiff für 40 ger. m. preuß. und versprach die Zahlung der Kaufsumme bis Pfingsten 1468;³⁵ in der ersten Hälfte des Jahres 1468 verzeichnet die Pfahlkammer als Eingang den Schiffer „Niclaus Boosz“ mit einem Schiffswert von 18 m.³⁶

In die Reihe dieser Beispiele mögen auch folgende Beobachtungen hineingehören. Der Danziger Schiffer Paul Hovet verlor 1468 in New Castle sein Schiff an die Engländer;³⁷ nach Danzig zurückgekehrt, lieh er sich im Frühjahr an zwei dicht aufeinanderfolgenden Terminen 120 und 31 m., zusammen also 151 m.³⁸ Zu der Annahme, daß er sich für dieses Geld ein halbes Schiff gekauft hat, um wieder flott zu werden, würde der Umstand passen, daß er im Herbst 1469 nach der Eintragung im Pfahlkammerbuch mit einem Schiff einläuft, für das „constat 150 mrc.“ vermerkt ist.³⁹

Bei der Formel „Schipper N. N. syn schip invorpalt constat . . . mrc.“ müssen wir „constat“ mit „kostet“ übersetzen; in die Sprache der Gegenwart übertragen, würde die Zeile dann lauten: „Schiffer N. N. hat sein Schiff als Eingang bei der Pfahlkammer angemeldet, es kostet . . . Mark.“ Die Formel „navem constat“ zur Bezeichnung des Schiffswertes bei der Verzollung wird bereits ein Jahrhundert früher im Hamburger Pfundzollbuch angewandt.⁴⁰

Es kann damit als sicher gelten, daß die in den Danziger Pfahlkammerbüchern des 15. Jahrhunderts hinter den Schiffernamen vermerkten Beträge nicht Zollbeträge, sondern vielmehr den der Verzollung des Schiffes zugrunde gelegten halben Schiffswert darstellen, wobei in der Regel von den Angaben des Schiffers ausgegangen und zur erleichterten Berechnung mit abgerundeten Werten gearbeitet wurde.⁴¹ Diese

³⁵ Ebenda, 300.43.2b, S. 94': „Nygel Bos van Koyke hefft bekannt, dat he schuldich is yn alle syne guder . . . her Claus Flynth 40 geringe m. to betalende tuschen dit und Pingsten negestkomende . . . Vort so hefft de vorschrevene Nygel Bos bekant dat dat schip, dat he up desse (tiid) foret, dem vorschrevenen Claus Flynte alleyne tobehoret . . . Actum feria quarta ante Nativitatem Christi. Testes omnes Scabini.“ (= 1467 Dez. 23). — Ebenda, S. 184 übernimmt Hinrich Schroder die Verpflichtung zur Zahlung der 40 m., die Nygel Bos „van des schepes wegen“ bekannt hat.

³⁶ Ebenda, 300.19.3, S. 11'.

³⁷ HUB IX, Nr. 538; Nr. 541 IX §§ 2, 13, 16, X §§ 5, 15–17.

³⁸ WAP Gdańsk 300.43.2b, S. 145 — fer. sext. post Paschen (1469 April 7) — und S. 145' — fer. sexta ante Mis. Dom. (1469 April 14).

³⁹ Ebenda, 300.19.3, S. 81.

⁴⁰ Nirnheim, Hans, Das Hamburgische Pfundzollbuch von 1369, Hamburg 1910.

⁴¹ S. hierzu auch Schäfer, Dietrich, Die Aufgaben der deutschen Seegeschichte, in: HGBll. 15, 1909, S. 10.

Feststellung ist wesentlich für den Aussagewert dieser Quelle. Es ist danach nicht möglich, mit Hilfe der Pfahlkammerbücher eine Bilanz des Danziger Überseehandels im 15. Jahrhundert aufzustellen, wie es Samsonowicz in der Annahme, es in den Pfahlkammerbüchern mit Zollregistern zu tun zu haben, versucht hat.⁴² Wir können aus den Danziger Pfahlkammerbüchern wohl Aufschlüsse für die Höhe des Im- und Exports der einzelnen Warenarten sowie über deren Herkunfts-, in beschränktem Maße auch über deren Zielhäfen gewinnen, doch können keine unmittelbaren Rückschlüsse auf den Wert des Warenumsatzes bis hin zur Aufstellung einer Handelsbilanz gezogen werden. Dazu würde es detaillierterer Preisangaben bedürfen, die jedoch für Danzig vor dem Jahre 1500 nicht vorliegen.⁴³

Die Hafenzollregister Danzigs und Lübecks gestatten es, für immerhin 13 Jahre in der 2. Hälfte des 15. Jahrhunderts den Verkehr von Lübeck, z. T. auch von den übrigen wendischen Städten, nach Danzig und z. T. auch nach Königsberg nach Art und Menge der umgesetzten Waren zu bestimmen. Der rückläufige Verkehr von Danzig nach Lübeck ist dagegen nach der Quellenlage nur für fünf Jahre des gleichen Zeitraumes, und zwar für die Jahre 1492–1496, mit genügender Genauigkeit erfassbar, da in den Danziger Auslaufbüchern in der Regel der Bestimmungshafen der Schiffe nicht genannt wird. Bei besonders günstiger Quellenlage, wie sie für das Jahr 1475 gegeben ist, können lediglich Annäherungswerte für den Verkehr in dieser Richtung gewonnen werden.⁴⁴

Von statistischer Genauigkeit im modernen Sinne kann bei den durch die Auswertung mittelalterlicher Hafenzollregister ermittelten Werten ohnehin kaum die Rede sein. Vielmehr wird davon auszugehen sein, daß es sich in beinahe jedem Falle um Mindestwerte handelt.⁴⁵ Gegenüber den Danziger Pfahlkammerbüchern dürfte dabei den Lübecker Pfundzollbüchern der Vorzug größerer Genauigkeit einzuräumen sein, wie sich aus dem Charakter und dem Erhebungsmodus der beiden Abgaben ergibt. In Danzig wurde ein permanenter fiskalischer Zoll erhoben, der vom Kaufmann seit Jahrzehnten als hinderlich und beschwerlich angesehen wurde. Die Zollerhebung war ausschließlich Sache der dazu von der Stadt angestellten Bediensteten, die bei ihrer materiell beschränkten Lage für Bestechungs- und Schmiergelder nicht unempfäng-

⁴² Samsonowicz, Henryk, Untersuchungen, Tabelle I, S. 33 f.

⁴³ Pelc, Julian, Ceny w Gdańsku w XVI i XVII wieku, Lwów 1937, S. 156 ff.

⁴⁴ S. Stark, Walter, Pfahlkammerbücher, S. 70 ff. und S. 92 ff. dieser Arbeit.

⁴⁵ Samsonowicz, Henryk, *Ćła nadbałtyckie*, S. 167 ff. nimmt nach einem Vergleich mit anderen Quellen einen Schwund von 20–30% gegenüber der Wirklichkeit an. — S. auch die Differenzen zwischen den Lübecker und Danziger Angaben für 1492 auf S. 131 ff. dieser Arbeit.

lich gewesen sein dürften. Die Beaufsichtigung der Pfahlkammer und ihrer Tätigkeit erfolgte durch zwei Ratsmitglieder, die sogenannten Pfahlherren, ohne daß andere Vertreter etwa aus den Reihen der Kaufmannschaft hinzugezogen wurden. Es wird hier von vornherein mit erheblichen Zollhinterziehungen zu rechnen sein.

In Lübeck dagegen wurde vom Kaufmann ein von vornherein befristeter Zoll verlangt, der lediglich bis zur Aufbringung einer bei Beginn der Zollerhebung schon feststehenden Summe erhoben wurde. Die Erhebung wurde nicht allein vom Rat, sondern auch von zwei vierzehntägig wechselnden Vertretern der Lübecker Kaufmannschaft beaufsichtigt.⁴⁶ Es liegt auf der Hand, daß außer diesen beiden Beauftragten auch die übrigen Mitglieder der Kaufmannschaft sich gegenseitig überwachten, um zu verhindern, daß sich einer der Standesgenossen der von allen gemeinsam zu tragenden Verpflichtung entzog. Natürlich sind auch in Lübeck Zollhinterziehungen versucht worden,⁴⁷ insgesamt gesehen dürften sie aber von wesentlich geringeren Ausmaßen als in Danzig gewesen sein.

Hafenzollbücher dieser Art geben zwar Aufschluß über die Warenarten und Mengen, die zwischen den einzelnen Häfen und von den einzelnen Kaufleuten bewegt wurden, gestatten es aber nur in beschränktem Ausmaße, über die Begleitumstände und über den Charakter des Handels Aussagen zu machen. So kann man entweder den Absender oder den Empfänger einzelner Warensendungen feststellen und auch bestimmen, welche Warenmengen in den einzelnen Jahren durch die Hand des einzelnen Kaufmanns gingen. Es wird aber nach den Hafenzollregistern allein niemals möglich sein, Absender und Empfänger oder gar Kommissionär und Kommitent sowie andere Gesellschaftsformen im Überseehandel zu erkennen. Auch können wir nicht sagen, wie hoch der Anteil des Eigenhandels und des Gesellschaftshandels am Umsatz des einzelnen Kaufmanns war. Hierfür sind wir auf die Angaben anderer Quellengruppen, wie der Ratsdenkelbücher, der Schöffen- oder Zeugebücher angewiesen, in denen die zwischen Lübeck und Danzig bestehenden Handelsbeziehungen ihren schriftlichen Niederschlag gefunden haben. Für Lübeck sind diese Quellen nach den Verlusten des zweiten Weltkrieges nur noch so weit zugänglich, wie sie in gedruckter Form vorliegen.⁴⁸

⁴⁶ Bruns, Friedrich, Pfundzollbücher, in: HGbl. 1904/5, S. 111.

⁴⁷ StA Lübeck, Pfundzollbuch 1492—96 (Eingangsbuch), S. 1 finden sich Vermerke über Zollabgaben durch einzelne Lübecker Kaufleute in doppelter Höhe, die ich als Strafzölle deuten möchte.

⁴⁸ In Frage kommen hierbei vor allem: Hansisches Urkundenbuch, hrsg. vom Verein für Hansische Geschichte, bearbeitet von Walther Stein, Bd. VII—XI (1451—1500), Leipzig 1899—1916; Urkundenbuch der Stadt Lübeck, hrsg. vom Verein f. Lübeckische Geschichte

Arbeiten wie die von G. Neumann⁴⁹, W. Koppe⁵⁰ und Cl. Nordmann⁵¹ lassen uns ermessen, welche Aufschlüsse hier für unsere Thematik zu gewinnen gewesen wären.

Um so wertvoller werden deshalb die Angaben, die die Danziger Ratsdenkelbücher und Schöffenbücher über Geschäftsbeziehungen nach Lübeck hin enthalten.⁵² Da diese Quellen ihrer Natur nach die bestehenden Geschäftsbeziehungen und Handelsverbindungen nur hervortreten lassen, wenn irgendwelche Friktionen im Geschäftsgang aufgetreten waren (Tod oder Konkurs des Geschäftspartners, Seeraub, Schiffbruch, Unstimmigkeiten zwischen den Geschäftspartnern u. a.), so können wir daneben eine wesentlich größere Zahl von Handels- und Geschäftsverbindungen zwischen diesen beiden Häfen vermuten, die auch mit diesen Quellen nicht erfassbar sind.

Kaufmannsbücher, wie sie z. B. G. Mickwitz für die Darstellung des Lübeck-Revaler Handels in der 1. Hälfte des 16. Jahrhunderts auswerten konnte,⁵³ sind für die 2. Hälfte des 15. Jahrhunderts aus dem zur Untersuchung stehenden Raum nicht erhalten geblieben, wenn man von dem Handlungsbuch zweier Amsterdamer Kaufleute absehen will, die gegen das Ende des Jahrhunderts in Danzig Handel trieben und dabei gelegentlich auch über Lübeck gehende Geschäfte abwickelten.⁵⁴

An Handlungskorrespondenz liegen einige Kaufmannsbriefe aus der Zeit des 13jährigen Krieges zwischen Polen und dem Deutschen Orden vor, die von Riga und Königsberg nach Lübeck bestimmt waren, unterwegs aber abgefangen wurden und so nach Danzig gelangten.⁵⁵ Sie gewähren interessante Einblicke in das Geschäftsgebaren von Rigaer, Königsberger und Lübecker Kaufleuten in diesen für den Handel so gefahrvollen, aber dafür mitunter um so profitableren Jahren. Auszuwer-

und Alterthumskunde, Bd. 9–10 (1451–1465), Lübeck 1891–98; Lübecker Ratsurteile, hrsg. von Wilhelm Ebel, Bd. 1 (1421–1500), Göttingen 1955 (im folgenden: Ebel, Wilhelm, Ratsurteile I).

⁴⁹ Neumann, Gerhard, a. a. O.

⁵⁰ Koppe, Wilhelm, a. a. O.

⁵¹ Nordmann, Claus, a. a. O.

⁵² WAP Gdańsk, Księgi miejskie — Stadtbücher — 300.59.7 (1457–1475) und 300.59.8 (1475–1533); Księgi ławnicze — Schöffenbücher — 300.43.2b (1466–1476), 300.43.3 (1488/89 Fragment), 300.43.4 (1496 — Fragment), 300.43.197 Liber testimoniarum (1477–1507).

⁵³ Mickwitz, Gunnar, Aus Revaler Handelsbüchern. Zur Technik des Ostseehandels in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts, Helsingfors 1938.

⁵⁴ Posthumus, N. W., De oosterse handel te Amsterdam. Het oudst bewaarde koopmansboek van een Amsterdamsche vennootschap betreffende de handel op die Oostzee 1485–90, Leiden 1953, S. 215 ff.

⁵⁵ Stein, Walther, Handelsbriefe aus Riga und Königsberg von 1458 und 1461, in: HGBll. 1898, S. 59–125.

ten waren auch die in Danziger und Lübecker Chroniken neben den allgemeinen Ereignissen dieser Zeit mitgeteilten rein handelsgeschichtlichen Nachrichten, die besonders in den Danziger Chroniken sich in reichem Maße finden ließen.⁵⁶

⁵⁶ Die Lübecker Ratschronik von 1438–1482, hrsg. von Friedrich Bruns, in: Die Chroniken der deutschen Städte Bd. 30, Lübeck 4. Bd.; Bd. 31, Lübeck 5. Bd., Leipzig 1910/11. — Die Danziger Chronik vom Bunde, hrsg. von Theodor Hirsch, in: *Scriptores rerum Prussicarum* (SS. rer. Pruss.), Bd. IV, Leipzig 1870, S. 409–449; Johann Lindau's Geschichte des dreizehnjährigen Krieges, hrsg. von Theodor Hirsch, in: SS. rer. Pruss. IV, S. 502–637; Caspar Weinreichs Danziger Chronik, hrsg. von Theodor Hirsch, in: SS. rer. Pruss. IV, S. 727–800; Jacob Lubbe's Familienchronik, hrsg. von Theodor Hirsch, in: SS. rer. Pruss. IV, S. 694–724. — Johann Berckmanns Stralsundische Chronik und die noch vorhandenen Auszüge aus alten verlorengegangenen Stralsundischen Chroniken ... Aus den Handschriften herausgegeben von G. Ch. F. Mohnike und E. H. Zober, Stralsund 1833.

ZWEITES KAPITEL

Der Handelsverkehr in west-östlicher Richtung

1. Umfang und Struktur des Handels

Die Analyse des Warenverkehrs im Überseehandel zwischen Lübeck und Preußen ermöglicht wesentliche Einblicke in die Struktur und die Entwicklungstendenzen des Ostseehandels überhaupt. Es lassen sich wichtige Aufschlüsse über die Rolle und Stellung der einzelnen Hafenstädte in ihrem Verhältnis untereinander wie über ihr Verhältnis zu den jeweiligen Handelsgebieten gewinnen. Zudem erhalten wir Kenntnis von der Handelstätigkeit der im Überseehandel tätigen Kaufleute, was die Richtung ihres Handels, die Höhe des Umsatzes, die Spezialisierungs- und Monopolisierungstendenzen, das Verhältnis von Groß- und Kleinhandel u. a. m. anbetrifft.

Die Lübecker Pfundzollbücher der Jahre 1492—1496 haben einen feststehenden Zollsatz für die umgeschlagenen Warenmengen, der in einem bestimmten Verhältnis zum Warenwert steht, festgehalten. Wir werden dadurch in die Lage versetzt, den Anteil der einzelnen Warenarten am Gesamthandel eines Hafens mit hinreichender Genauigkeit zu bestimmen. Die Zollerhebung in Lübeck in den Jahren 1492—1496 beruhte auf einem Wertzoll, der Zoll machte 1 den. von der Mark Warenwert (= $1/192$ des Warenwertes) aus,¹ wobei als Warenwert — nach der Annahme von Bruns — der jeweilige Lübecker Marktwert zugrunde gelegt wurde.² Dabei wurde zwar auch mit Taxwerten gearbeitet, doch waren diese wesentlich stärker spezifiziert und wurden häufiger der Marktwirklichkeit angepaßt, als das bei anderen Zollerhebungen der Fall war. Das entsprach dem Charakter des Zolles und der Art seiner Erhebung, wie sie bereits dargestellt wurden.

Erschwert wurde eine Berechnung des Wertanteils der einzelnen Warenarten am Lübecker Ostseehandel nach Preußen nur dadurch, daß häufig der Zoll für mehrere Warenposten verschiedener Art zusammengefaßt gebucht wurde, so daß er auseinandergerechnet werden mußte, wie es die folgenden Beispiele verdeutlichen mögen:

¹ Friedrich Bruns, Pfundzollbücher, in: HGBll. 1904/5, S. 110.

² Ders., Pfundzollbücher, in: HGBll. 1908, S. 385.

Die Aufschlüsselung konnte verhältnismäßig einfach erfolgen, wenn zwei Warenposten mit nur einer Zollabgabe gebucht worden waren und dabei für wenigstens eine Warenart ein feststehender Taxpreis bekannt war. So wurden z. B. 1492 bei dem Kaufmann Jacob Hane 5 Last Salz und $2\frac{1}{2}$ Terlinge Laken mit einem Zoll von zusammen 4 m. 6 β belegt (= 840 m. Warenwert); Salz wurde nun stets mit 18 m. je Last berechnet,³ was in unserem Falle einem Warenwert von 90 m. entsprach. Damit blieben für die $2\frac{1}{2}$ Terlinge Laken zusammen 750 m. oder 300 m. je Terling übrig; nach der Preiszusammenstellung bei Bruns galten 300 m. je Terling als Taxpreis für Deventer, Dortmunder, Harderwijker, Kampener, Naardener und Popperinghische Laken.⁴ Um Laken dieser Herkunft handelte es sich hierbei also offenbar.

1493 exportierte der Kaufmann Hermen Scroder u. a. nach Danzig 30 Tonnen Hamburger Bier, 1 Last Kalk und 1 Last Feigen, für die er zusammen 7 β 6 d. Zoll entrichtete (= 90 m. Warenwert). Derselbe Kaufmann exportierte im gleichen Jahre u. a. noch einmal 1 Last Kalk gegen 6 d. Zoll und 15 Tonnen Hamburger Bier gegen 2 β Zoll (= 6 bzw. 24 m. Warenwert); für die Last Feigen sind als Regelpreis 36 m. (= 3 β Zoll) anderweitig hinreichend oft belegt.⁵ Danach ließen sich die oben genannten Warenposten wie in Tabelle 1 auseinanderrechnen.

Tabelle 1

	Zoll	Wert
30 Tonnen Hamburger Bier	4 β	48 m.
1 Last Kalk	6 d.	6 m.
1 Last Feigen	3 β	36 m.
	7 β 6 d.	90 m.

Nicht in jedem Falle ging die Rechnung so glatt auf. Besonders schwierig war eine Berechnung bei Wachs und den Metallen, die in Verpackungseinheiten wechselnden Gewichts gehandelt wurden.⁶ Dort, wo nach Abzug der übrigen bekannten Warenposten der Wert für Wachs, Kupfer oder Blei übrig blieb, konnte mit hinreichender

³ Ebenda, S. 402.

⁴ Ebenda, S. 399 f.

⁵ Ebenda, S. 404.

⁶ Ebenda, auf S. 404 f. für Wachs und auf S. 396 f. für Kupfer. — S. auch die S. 119, 129, 134 dieser Arbeit.

Sicherheit geschätzt werden. War das aber nicht der Fall, so mußte der ganze aus zwei oder drei Warenarten zusammengesetzte Posten unaufgeschlüsselt bleiben. Wenn im folgenden also bei der Zusammensetzung der Ein- und Ausfuhr Lübecks ein gewisser Prozentsatz als „Rest“ bezeichnet wird, sind darunter nicht allein die vielen kleinen und verschiedenartigen Warenposten zu verstehen. Unter dem Sammelbegriff „Rest“ sind vielmehr drei verschiedene Warengruppen zusammengefaßt:

1. Die nur in kleinen Mengen gehandelten Waren geringen Wertes,
2. die nicht auseinanderrechenbaren Warenposten und
3. die ohne Warenbezeichnung, sondern allein mit der Verpackung angegebenen Sendungen (1 Tonne, 1 „bereven vate“, 1 Kiste u. ä.).

Eine in der o. a. Art durchgeführte Auswertung der Lübecker Pfundzollbücher ergibt die in Tabelle 2 aufgeführten Werte:

Tabelle 2
Der Anteil der Warenarten am Wert der Lübecker Ausfuhr
nach Danzig und Königsberg (1492/93)

	1492		1493		1492/93 zus.	
	Mark Lüb.	%	Mark Lüb.	%	Mark Lüb.	%
nach Danzig						
Gesamtwert	158 482		53 530		212 012	
davon						
Tuch	119 715	75,5	29 650	55,4	149 365	70,5
Salz	21 007	13,3	5 768	10,8	26 775	12,6
Heringe	1 321	0,8	9 268	17,3	10 589	5,0
Getränke (Weine, Bier)	3 886	2,5	2 810	5,2	6 696	3,2
Felle/Häute/Schimesen	2 270	1,4	1 402	2,6	3 672	1,7
Südfrüchte	681	0,4	209	0,4	890	0,4
Rest	9 602	6,1	4 423	8,3	14 025	6,6
nach Königsberg						
Gesamtwert	13 419		3 047		16 466	
davon						
Salz	7 056	52,6	1 962	64,4	9 018	54,8
Tuch	5 282	39,3	—	—	5 282	32,1
Heringe	108	0,8	276	9,0	384	2,3
Getränke	417	3,1	423	13,9	840	5,1
Rest	556	4,1	386	12,7	942	5,7

2. Der Tuchhandel

Das Tuch nahm unter den Waren, die in west-östlicher Richtung gehandelt wurden, wertmäßig den ersten Platz ein. 1492 und 1493 machte der Wert des Tuches 75,5 bzw. 55,4% des Wertes der Lübecker Gesamtausfuhr nach Danzig aus.

Die Hafenzollregister der beiden Städte verzeichneten das Tuch nach Terlingen, Packen, kleinen Packen („paxken“) und nach einzelnen Laken. In den Lübecker Büchern wurde der Inhalt der einzelnen Packen öfter nach Art und Stückzahl der

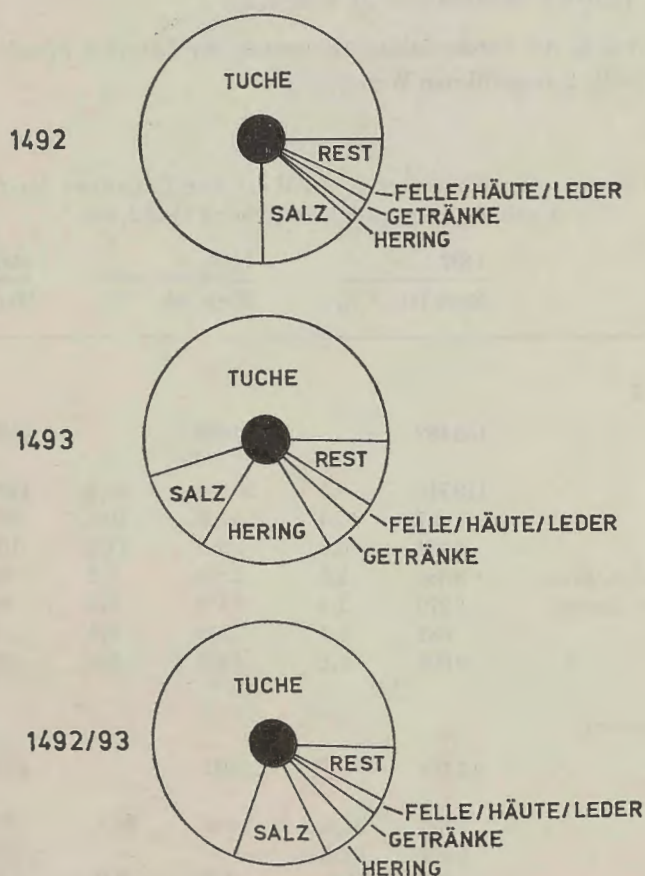


Abb. 1

Der Anteil der Warenarten am Wert der Lübecker Ausfuhr nach Danzig 1492/93

Laken angegeben, während die Danziger Bücher gelegentlich bei Packen und Päckchen den Taxwert in Geld vermerkten. Es ist außerordentlich schwierig, einen genauen Unterschied zwischen Terling und Packen anzugeben. Oft hat es den Anschein, als wenn beide Begriffe synonym verwandt wurden. Offenbar war aber doch ein wesentlicher Unterschied dadurch gegeben, daß der Terling als die Normalform der Verpackung in den meisten Fällen 15–20 ganze bzw. 30–40 halbe Laken oder nur wenig darunter oder darüber enthielt, während der Inhalt des Packens den des Ter-

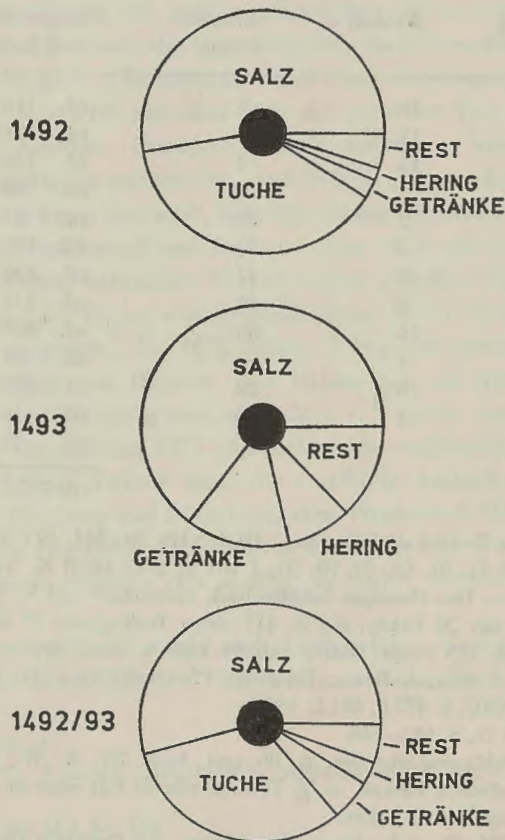


Abb. 2

Der Anteil der Warenarten am Wert der Lübecker Ausfuhr nach Königsberg 1492/93

lings wesentlich unter- oder überschritt.¹ Im Verlaufe des 15. Jahrhunderts scheint nun insofern eine Veränderung im Verhältnis der beiden Verpackungseinheiten zueinander eingetreten zu sein, als anfangs der Packen größer,² gegen das Ende des Jahrhunderts aber kleiner als der Terling ausfiel.

Für die tabellarische Darstellung des Umfangs des Lübecker Tuchexportes nach Preußen sei daher im folgenden der Packen einem halben Terling gleichgesetzt, während die einzelnen Laken zu wenigstens 20 Stück auf den Terling gerechnet werden.³

Tabelle 3
Der Tuchexport Lübecks nach Danzig 1468—1496⁴

Jahr	Terling	Packen	einzelne Laken	insgesamt (auf Terling umgerechnet)
1468	111	15	3	rd. 118 $\frac{1}{2}$
1469	112 $\frac{1}{2}$	17	9	rd. 121 $\frac{1}{2}$
1470	166 $\frac{1}{2}$	14	52	rd. 176
1471	64 $\frac{1}{2}$	7	19	rd. 69
1472	18	2	42	rd. 21
1474	180	2	79	rd. 185
1475	222 $\frac{1}{4}$	6	47	rd. 228
1476	139 $\frac{3}{4}$	3	32	rd. 143
1492	298 $\frac{1}{2}$	15	66	rd. 309 $\frac{1}{2}$
1493	81	4	—	rd. 83
1494	93	16 $\frac{1}{2}$	20	rd. 102 $\frac{1}{2}$
1495	10 $\frac{1}{2}$	4	70	rd. 16
1496	38 $\frac{1}{3}$	—	10	rd. 39
(bis 1. 7.)				rd. 1612 Terlinge

¹ Inhaltsangaben für Terling und Packen s. HUB VIII, Nr. 244, 193, 755, 1 160 §§ 3, 5, 8, 9, 11, 13, 15, 26, 38, 51, 61, 63, 69, 76; Nr. 1 161 §§ 2—5. HUB X, Nr. 17, 26, 33, 37—39, 49, 51, 53, 72, 842. — Das Danziger Schöffnenbuch verzeichnet auf S. 5 einen Terling Popperinghische Laken mit 20 Laken, auf S. 117 einen Terling mit 37 halben „westerlyndeschen“ Laken, auf S. 149 einen Terling mit 41 halben „westerlyndeschen“ Laken (WAP Gdańsk 300.43.2b). — S. auch Bruns, Friedrich, Pfundzollbücher, in: HGbl. 1908, S. 398 Anm. 1 und HGbl. 1907, S. 473 f., 481 f., 488 f.

² Renken, Fritz, a. a. O., S. 143—146.

³ Stark, Walter, Pfahlkammerbücher, S. 65 und Anm. 56; N. W. Posthumus (a. a. O., S. 219) rechnet ebenfalls 1 Packen = $\frac{1}{2}$ Terling, scheint mir aber in der Zahl der Laken je Terling zu hoch gegriffen zu haben.

⁴ Die Werte für 1468—75 nach eigener Auszählung der Danziger Pfahlkammerbücher — WAP Gdańsk 300.19.3 und 300.19.5 —, für 1476 nach Lauffer, Victor, a. a. O., S. 12, für 1492—96 nach Bruns, Friedrich, Pfundzollbücher, in: HGbl. 1907, S. 465 f.

Danach ergeben sich für den zur See betriebenen Tuchversand von Lübeck nach Danzig folgende Mindestwerte: (siehe Tabelle 3)

Auf die Jahre 1468—1472 und 1474—1476 gerechnet, ergibt sich ein Jahresdurchschnitt von rd. 133 Terlingen, während der Jahresdurchschnitt für 1492—1496 rd. 122 Terlinge beträgt, wenn 1496 nur als halbes Jahr gerechnet wird. Der durchschnittliche Export Lübecks nach Danzig für die erfaßbaren 12 $\frac{1}{2}$ Jahre insgesamt macht dagegen rd. 129 Terlinge pro Jahr aus.

Da das Tuch im Gegensatz zu vielen anderen hansischen Handelswaren über Jahre hinaus lagerfähig war und andererseits nur relativ geringfügigen Preisschwankungen unterlag, erscheint es zunächst verwunderlich, daß die umgesetzten Warenmengen in den einzelnen Jahren so starken Schwankungen unterworfen waren. In diesen Schwankungen widerspiegelt sich jedoch außer einem immer vorhandenen Auf und Ab von Konjunktur und Flaute die Kompliziertheit und Störanfälligkeit des traditionellen Tuchhandelsweges von Westeuropa über Lübeck nach dem Osten.

Zunächst ist das Jahr 1495 mit seinen für den gesamten Handel in allen Warenarten ausnehmend niedrigen Umsätzen auszuklammern; es herrschte eine Seuche, und der Handel stockte im ganzen Ost- und Nordseegebiet: „Item disz jor blieben hie vil schiffe, so das keine fart war“, berichtet Caspar Weinreich in seiner Chronik.⁵ Außer 1495 lag der Tuchhandel noch in den Jahren 1471 und 1472 besonders stark danieder. Die vielfachen politischen Verwicklungen zwischen Burgund und Frankreich sowie zwischen der Hanse und England hatten in der Nordsee und im Kanal einen Kaperkrieg verursacht, der 1472 seinen Höhepunkt erreicht hatte; auch der Landweg von Flandern und Holland nach Lübeck hin war durch die Räubereien des Grafen Gerd von Oldenburg unsicherer denn je.⁶ Zudem war der Stillstand der wendischen Städte mit Holland 1471 abgelaufen, ohne rechtzeitig erneuert und verlängert worden zu sein.⁷ Lübeck hatte die Durchfuhr englischer Laken gesperrt,⁸ und dem Versuch, Hamburg und Lübeck auf dem Wege durch Holstein zu umgehen, war auch nicht allzu viel Erfolg beschieden gewesen.⁹ Die Auswirkungen dieser politischen Verwicklungen äußerten sich deutlich in einem zeitweiligen Rückgang des Tuchhandels.

Die Höhepunkte des Tuchhandels nach Danzig lagen eindeutig in den Jahren 1475 und 1492, in denen 228 bzw. 309 Terlinge über Lübeck kamen. In beiden

⁵ SS. rer. Pruss. IV, S. 797.

⁶ HR II, 6, Nr. 503; Lübecker Ratschronik, Städtechroniken Bd. 31, zum Jahre 1472: §§ 1 978 und 1 991.

⁷ HR II, 6, Nr. 437, Nr. 482, Nr. 485.

⁸ Ebenda, Nr. 356, § 61.

⁹ Ebenda, Nr. 596, § 18 und SS. rer. Pruss. IV, S. 735.

Jahren haben wir zunächst nach den Stockungen der vorangegangenen Jahre mit einem starken Nachholebedarf zu rechnen; außerdem aber scheint der Sundverkehr mit kostbaren Gütern ziemlich zum Erliegen gekommen zu sein, so daß ein größerer Teil der Güter über Lübeck gelenkt wurde. Der Seekrieg gegen England vor der flandrischen Küste in den Jahren 1470–1472 und die dadurch hervorgerufenen Arrestbefehle des Herzogs von Burgund gegen Danziger Schiffe und Waren bewirkten wiederum eine Handelssperre Danzigs gegen Holländer, Seeländer und Friesen sowie ein Verbot Danzigs, Korn westwärts durch den Sund zu führen.¹⁰ Daher waren die Danziger Tuchimporteure 1475 stärker als sonst auf die Vermittlung Lübecks angewiesen.

Ebenso ruhte 1492 der Sundverkehr fast vollständig, da die Räubereien dänischer Auslieger in der westlichen Ostsee 1491 zu starken Verlusten für Danziger Kaufleute geführt,¹¹ andererseits die Kriegswirren in der Nordsee und im Kanal Danzig 1491 zur Einstellung der Schifffahrt in der Nordsee veranlaßt hatten.¹² Auch 1492 selbst ruhten der Seeverkehr nach Flandern und den Niederlanden sowie die Baienfahrt fast vollständig.¹³

Welche Bedeutung Lübeck als Vermittler für den Danziger Tuchimport noch in der 2. Hälfte des 15. Jahrhunderts besaß, geht aus der Gegenüberstellung der Zahlen für Danzigs Gesamteinfuhr mit denen der Einfuhr aus Lübeck hervor (siehe Tabelle 4).

Tabelle 4
Tucheinfuhr Danzigs 1468–1472 und 1474–1476¹⁴

Jahr	Terlinge	Packen	einzelne Laken	insges. auf Terlinge umgerechnet	davon aus Lübeck	Prozent der Gesamteinfuhr
1468	116	33	271	166	118 $\frac{1}{2}$	71,3
1469	107	45	—	129 $\frac{1}{2}$	121 $\frac{1}{2}$	93,8
1470	170	30	68	188 $\frac{1}{2}$	176	93,3
1471	69 $\frac{1}{2}$	14	62	79 $\frac{1}{2}$	69	86,8
1472	52 $\frac{1}{2}$	5 $\frac{1}{2}$	28	57	21	36,8
1474	210 $\frac{1}{2}$	4	97	217 $\frac{1}{2}$	185	85,1
1475	237 $\frac{1}{4}$	10	259	255 $\frac{1}{4}$	228	89,4
1476	199 $\frac{1}{4}$	27	201	223	143	64,1

¹⁰ HR II, 7, Nr. 271; HUB X, Nr. 391, Nr. 400, Nr. 412, Nr. 440. — S. auch S. 94 der vorliegenden Arbeit.

¹¹ SS. rer. Pruss. IV, S. 783.

¹² Ebenda.

¹³ Ebenda, S. 789 f.

¹⁴ Zahlen für die Gesamteinfuhr der Jahre 1468–72 nach Samsonowicz, Henryk, Handel zagraniczny, S. 325; für 1474–76 nach Lauffer, Victor, a. a. O., S. 24.

Es muß jedoch hier schon einschränkend vermerkt werden, daß aus diesen Werten nicht ohne weiteres der Eindruck entstehen darf, als wäre Lübecks Stellung als Vermittler für den in der West-Ost-Richtung wichtigsten Handelsartikel Tuch sicher und fest begründet gewesen. Zunächst lassen unsere Quellen völlig die Frage offen, ob es sich bei dem über Lübeck nach Preußen gebrachten Tuch nicht schon bei der Durchfuhr durch Lübeck um Danziger Eigentum handelte. Mit dieser Möglichkeit muß gerechnet werden, auch wenn, wie noch zu zeigen sein wird, nahezu ausschließlich Lübecker Bürger als Exporteure in den Lübecker Hafenzollregistern figurierten.¹⁵ Es gab in Lübeck lediglich ein Verbot des Gästehandels, nicht aber ein Durchfuhrverbot, wenn auch besonders gegenüber den Holländern beschränkende Praktiken geübt wurden.¹⁶ Im Prinzip stand aber hansischen Kaufleuten die freie Durchfuhr mit ihren Waren zu.

Ebenso ist aber auch zu berücksichtigen, daß die Angaben aus den Hafenzollregistern beider Städte in der Mehrzahl aus solchen Jahren stammen, in denen aus politischen Gründen der direkte Bezug von Westwaren durch den Sund unmöglich oder doch stark gefährdet und daher beschränkt war. Das Bild würde wesentlich anders aussehen, wenn wir z. B. für die 80er Jahre des 15. Jahrhunderts gleich aussagekräftige Quellen zur Verfügung hätten. Leider ist das auch für die Wende vom 15. zum 16. Jahrhundert noch nicht der Fall. H. Samsonowicz gibt zwar an, daß 1498/99 aus Holland und Seeland rd. 150 Terlinge und rd. 50 einzelne Laken nach Danzig importiert wurden, was rd. 40% des Danziger Tuchimports in diesem Zeitraum ausgemacht haben soll, während 1506 aus dem gleichen Raum 350—400 Terlinge (= rd. 45% der Danziger Tucheinfuhr) nach Danzig kamen.¹⁷ Dazu sollen aus England „nicht weniger als 60 Terlinge“ 1498/99 und „nicht weniger als 210 Terlinge“ im Jahre 1506 gekommen sein.¹⁸ Es ist dabei aber nicht ersichtlich, wie Samsonowicz zu diesen Werten gekommen ist, denn die Danziger Pfahlkammerbücher verzeichnen für diese Jahre nicht die Abgangshäfen der eingelaufenen Schiffe, so daß also nicht zu entscheiden ist, ob diese Tuchmengen über Lübeck oder durch den Sund nach Danzig geführt wurden;¹⁹ die hier interessierende Frage nach dem Anteil des Lübecker Zwischenhandels an der preußischen Tucheinfuhr kann daher auf diese Weise nicht beantwortet werden. Mit der bloßen Feststellung allein, daß ein bestimmter Prozentsatz des eingeführten Tuches holländischer oder englischer Herkunft war, ist ja zu

¹⁵ S. S. 45 ff.

¹⁶ Gönnerwein, Otto, Das Stapel- und Niederlagsrecht, Weimar 1939, S. 69 f.

¹⁷ Samsonowicz, Henryk, Handel zagraniczny, S. 330; ders., Untersuchungen, S. 30.

¹⁸ Ders., Handel zagraniczny, S. 333.

¹⁹ Ebenda, S. 286 erläutert Samsonowicz die Schwierigkeiten, die sich aus dem Fehlen der Abgangshäfen ergeben und will diese Werte mit größter Vorsicht behandelt wissen.

dem eigentlichen Problem noch wenig ausgesagt, denn auch die Lübecker kauften im Westen Tuch, um es nach dem Osten zu versenden.

Man kommt den tatsächlichen Verhältnissen wohl am ehesten nahe, wenn man von dem für die 12 $\frac{1}{2}$ erfaßbaren Jahre zwischen 1468 und 1496 errechneten Durchschnittswert der Danziger Einfuhr aus Lübeck ausgeht: rd. 129 Terlinge pro Jahr; dieser Wert kann verglichen werden mit der Danziger Gesamteinfuhr, wie sie sich aus den Pfahlkammerbüchern für 1498/99 und 1506 ergibt. Vom Frühjahr 1498 bis zum Frühjahr 1499, also im wesentlichen während einer Schiffsfahrtsperiode, führte Danzig insgesamt 281 Terlinge, 120 Packen und 44 einzelne Laken ein, während seine Tucheinfuhr 1506 die enorme Höhe von 704 $\frac{1}{2}$ Terlingen, 419 Packen und 180 einzelnen Laken erreichte.²⁰ Nach dem oben angewendeten Umrechnungsmodus wären das rd. 343 Terlinge für 1498/99 und rd. 923 Terlinge für 1506. Sicher ist, daß an dieser Importsteigerung auch der Lübecker Tuchhandel beteiligt war; es kann aber als ebenso sicher gelten, daß die Steigerung des Lübecker Anteils nicht mit dem Gesamtanstieg der Danziger Tucheinfuhr Schritt gehalten hat. Die gewaltige Steigerung um die Jahrhundertwende ist vor allem auf die Ausdehnung des direkten Warenaustausches zwischen Danzig und den Niederlanden sowie England zurückzuführen. Gehen wir ferner davon aus, daß nach den Jahren des Stockens der Sundfahrt das Jahr 1476 das erste — und leider auf Grund der Quellenlage auch letzte — erfaßbare Jahr war, in dem die direkte Schifffahrt zwischen Nord- und Ostsee allmählich wieder in Gang kam und daß in diesem Jahr Lübecks Anteil am Danziger Import rd. 64% ausmachte, so können wir mit aller gebotenen Vorsicht die Aussage wagen, daß der Anteil Lübecks an der Tucheinfuhr Danzigs zum Ende des 15. Jahrhunderts hin auf 50% und weniger zurückgegangen ist und mit dem Beginn des 16. Jahrhunderts wahrscheinlich noch weiter gesunken ist.

Entsprechend seiner Bedeutung als Tuchstapelplatz für ein ausgedehntes Hinterland wies der Danziger Tuchmarkt ein breites Sortiment auf. Nahezu alle bedeutenden Tuchsorten waren hier zu bekommen:²¹

Sortenbezeichnung	heutiger Ortsname	Belegstelle
Altsche	Aalst (sw. Brüssel)	Bruns, HGbl. 1907, S. 465 f.
Amsterdamsche	Amsterdam	Ebenda
Arrsche, Atersche	Arras	HUB VIII, Nr. 1 161 § 2
Bruggesche	Brügge	HR III, 3, Nr. 10
Bussche	s' Hertogenbosch	Bruns, a. a. O., S. 465 f.

²⁰ Ebenda, S. 325.

²¹ Das war längst nicht in allen Ostseehäfen so; vgl. HUB X, Nr. 350.

Sortenbezeichnung	heutiger Ortsname	Belegstelle
Deffelsche,		
Doffilscher	Duffel	WAP Gdańsk 300.19.5
Dellermundische	Dendermonde	Bruns, a. a. O., S. 465 f.
Deventersche	Deventer	Ebenda
Dortmundische, witte	Dortmund	Ebenda
Gentische	Gent	WAP Gdańsk 300.19.5
Gouwesche	Gouda	Bruns, a. a. O., S. 465 f.
Hagensche	Haag	Ebenda
Herderwiker	Harderwijk	Ebenda
Hornsche	Hoorn	Ebenda
Kamper	Kampen	Ebenda
Leidesche	Leiden	Ebenda
Mechelsche	Mecheln	Ebenda
Nerdesche, Ertsche	Naarden	Ebenda
Olborgische	Aardenburg	Ebenda
Poppringesche	Poperinghe	Ebenda
Swynsche	Brügge (?)	WAP Gdańsk 300.19.5
Trikumsche	Tourcoing	Bruns, a. a. O., S. 465 f.
Villfordische	Vilvoord	HUB VIII, Nr. 1 160 § 9
Weesper	Weesp	Posthumus, N. W., a. a. O., S. 232
Ypersche	Ypern	HUB X, Nr. 1 019

Daneben gingen natürlich auch englische Tuche in reicher Zahl über Lübeck nach Danzig.²² Doch werden bei ihnen seltener Sortenbezeichnungen wiedergegeben. Nur vereinzelt werden Fitzen²³, „Wurstede“²⁴, „Kirsey“²⁵, „Westerlindesche“²⁶ oder „Broszdauwesch“²⁷ unterschieden. Schottische Laken dagegen werden nur einmal im Verkehr zwischen Lübeck und Danzig erwähnt,²⁸ da der Verkehr mit Schottland direkt durch den Sund ging.

²² Bruns, Friedrich, Pfundzollbücher, in: HGbl. 1907, S. 465 f.

²³ Ebenda. Daß es sich bei „Fitzen“ um englische Tuchereiprodukte handelte, ergibt sich aus HUB VIII, Nr. 75, Nr. 123, Nr. 955, Nr. 1 021.

²⁴ HUB VIII, Nr. 1 161 § 2. Es handelt sich dabei um Kammgarnstoffe — „worsted stuffs“ — aus gekämmter Langwolle. S. Ehrenberg, Richard, Hamburg und England im Zeitalter der Königin Elisabeth, Jena 1896, S. 268.

²⁵ Ebenda. „Kerseys“ sind leichte, flanellartige, geköpernte Wollstoffe aus Streichgarn aus Devonshire und Yorkshire.

²⁶ Ebenda.

²⁷ HUB IX, Nr. 39.

²⁸ WAP Gdańsk 300.19.3.

Aus den wendischen Städten selbst kamen Rostocker, Wismarer, Lübecker und „Molsche“ (= Mölln) Laken,²⁹ die aber als grobe Ware im Preis sehr weit unter den niederländischen und englischen Tuchen lagen. Die gehandelten Mengen waren im Verhältnis zu den feineren Tuchen auch außerordentlich gering. Dasselbe trifft auch für die Sallunen oder Sallunendecken zu, die wohl in Lübeck selbst hergestellt wurden.³⁰

Die Quellenlage gestattet es, den Weg des Tuches vom Produktionsland bis in die Absatzgebiete ziemlich genau zu verfolgen. Tuch aus England nach Danzig zu führen, war grundsätzlich auf drei Wegen möglich: Der Transport konnte zunächst nach dem Ankauf unmittelbar auf dem Seewege aus einem der englischen Häfen durch den Sund nach Danzig erfolgen, wie z. B. für das Jahr 1497 belegt ist, als in zwei nach Danzig bestimmten Schiffen insgesamt 123 Terlinge und Packen englischen Tuches verfrachtet wurden.³¹ Auch der Versand zu Schiff nach Hamburg zur Weiterführung nach Danzig ist aus dem gleichen Jahr belegt.³² Es scheint aber eher die Regel gewesen zu sein, daß englisches Tuch auf dem kürzeren und deswegen weniger gefährdeten Seewege nach der gegenüberliegenden Festlandsküste geführt wurde. 1463 z. B. versiffte der Danziger Tideman Valandt in London Tuch nach Amsterdam, von wo aus es weiter über Hamburg und Lübeck nach Danzig gelangte.³³

Vor allem in Zeiten gestörten Friedens zwischen der Hanse und England, an denen die 2. Hälfte des 15. Jahrhunderts reich war, wurde das englische Tuch erst in den Niederlanden eingekauft und von dort um Skagen oder über Hamburg—Lübeck versandt. Der Weg um Skagen wurde nur ungerne gewählt und wohl nur meist dann, wenn Lübeck die Durchfuhr englischer oder niederländischer Tuche gesperrt hatte oder die Preußen den Brügger Stapel umgehen wollten.³⁴ Selbst im Falle einer

²⁹ Ebenda 300.19.5.

³⁰ Bruns, Friedrich, *Pfundzollbücher*, in: HGBll. 1908, S. 387. — F. Renken (a. a. O., S. 110 f.) hat für den Anfang des 15. Jahrhunderts darauf hingewiesen, daß aus der Sortenbezeichnung nicht in jedem Falle geschlossen werden darf, daß das so bezeichnete Tuch in dem betreffenden Orte selbst hergestellt worden ist. Daß dies auch für die 2. Hälfte des Jahrhunderts gilt, lehnen der Streit zwischen Leiden und den Haag und das 1483 zwischen dem Brügger Kontor und Oudenarde geschlossene Abkommen über die Produktion von Tuch „upten Poperingesch slach“, bei dem das Kontor sogar den Gebrauch des Poperingeschen Siegels gestattete; s. HR II, 5, Nr. 68 § 6, Nr. 72, Nr. 118—121 § 6, Nr. 703, Nr. 712 § 17, Nr. 717 § 23, Nr. 725, Nr. 744; HUB XI, Nr. 1 264. — HR III, 1, Nr. 432; HUB X, Nr. 1 050.

³¹ HUB XI, Nr. 994.

³² Ebenda, Nr. 152.

³³ HUB IX, Nr. 39.

³⁴ HR II, 6, Nr. 470 § 25.

Durchfuhrsperrre in Hamburg oder Lübeck versuchte man es lieber mit dem Schmuggel durch oder um diese beiden Städte herum. Besonders nach dem englischen Überfall auf die hansische Baienflotte 1449, zur Zeit der Handelssperre in Flandern in den 50er Jahren³⁵ und dann bei dem Verbot der Durchfuhr englischen Tuches durch Lübeck 1471/72 scheint der Weg durch Holstein oft benutzt worden zu sein. 1455 teilte Hamburg auf die Anzeige des in Utrecht residierenden deutschen Kaufmanns von großen Aufkäufen flandrischen Tuches hin an Lübeck seine Befürchtungen mit, daß dieses Gut „lichte up de Stoer na Itzeho unde vort dorch dat land to Holsten“ nach Osten geführt werden könnte.³⁶ Daß es zu seinen Befürchtungen allen Grund hatte, beweist ein Schreiben des 1454 in Lübeck weilenden Danziger Ratmannes Marquard Knake an den Danziger Rat vom 16. Mai d. J., worin er meldet, daß er 25 Schützen für Danzig angeworben habe, die demnächst „van der Nyenstat in dem schepe, dat dat wand werd bringen“, abgehen sollten.³⁷ Als Lübeck, dem dieses Treiben vor seinen Toren natürlich nicht verborgen bleiben konnte, daraufhin im Herbst des gleichen Jahres Danzig die Verschiffung verbotener flandrischer Laken aus Neustadt anzeigte und um Einhaltung der diesbezüglichen hansischen Beschlüsse ersuchte,³⁸ stellte sich der Danziger Rat — wie die o. a. Meldung seines Ratsmitgliedes zeigte, wider besseres Wissen — ahnungslos und antwortete erst mit reichlicher Verspätung am 8. Januar 1456, es habe auf die Einfuhr verbotener flandrischer Waren achten lassen und außer bei Kolberg keine Verstöße feststellen können; wohl aber habe es vernommen, daß solche Waren in großer Zahl durch Holstein nach Livland geführt worden wären.³⁹

Auch bei dem zeitweiligen Durchfuhrverbot Hamburgs und Lübecks für englische Laken 1471/2 wurden diese Städte umgangen, denn als der Graf Gerd von Oldenburg 1472 Husum besetzte, „kreg er do wol 17 terling laken von den verboten laken, die solden buten Lubke haben umbgegangen“.⁴⁰ Daß gerade ein Danziger Chronist von diesem Vorfall berichtet, läßt darauf schließen, daß durch diesen Verlust in erster Linie Danziger Kaufleute betroffen worden waren.

Die überwiegende Mehrzahl aber der in den Niederlanden eingekauften englischen oder der dort produzierten Laken wurde auch in der 2. Hälfte des 15. Jahrhunderts noch zur See⁴¹ oder zu Lande⁴² nach Hamburg und Lübeck und von dort weiter in

³⁵ HUB VIII, Nr. 159.

³⁶ HR II, 4 Nr. 396.

³⁷ Ebenda, Nr. 271. Der Abgangshafen ist Neustadt in Holstein.

³⁸ HUB VIII, Nr. 376.

³⁹ HR II, 4, Nr. 410.

⁴⁰ SS. rer. Pruss. IV, S. 735.

⁴¹ S. z. B. die Beschlüsse einer Stapelflotte Hamburg—Swin in HR II, 6, Nr. 356 § 52.

⁴² HUB X, Nr. 1 109.

das Ostseegebiet eingeführt. Erst in den letzten Jahren des Jahrhunderts dürfte hierin ein grundlegender Wechsel eingetreten sein.⁴³

Das nach Danzig eingeführte Tuch wurde nur in seltenen Fällen wieder zur See ausgeführt.⁴⁴ Die Danziger Ausgangsbücher der Jahre 1490–1492 weisen nur 1 Hundert „lundene Brede“ (Tücher aus Lynn) und einen Packen „want“ im überseeischen Export Danzigs aus.⁴⁵ Es bleibt unbestimmt, wohin diese Sendungen gingen. Andere Zeugnisse für einen überseeischen Tuchexport Danzigs in die Ostsee sind nicht überliefert.

Um so zahlreicher sind dagegen die Zeugnisse für einen weitreichenden Tuchhandel Danzigs nach Polen und Litauen hinein. 1451 klagten die polnischen und litauischen Kaufleute über Danzig und den deutschen Kaufmann in Kowno und Wilna wegen zu kurzer Laken.⁴⁶ 1452 wiederholen die Krakauer diese Klage.⁴⁷ Danzig seinerseits führte 1464 beim englischen König Klage über die Mängel des englischen Tuches, das die Kaufleute aus Ungarn, Polen, Böhmen, Schlesien, Mähren, Litauen und Rußland deswegen nicht mehr kaufen wollten.⁴⁸ 1466 verkaufte der Danziger Roloff Veltstede an drei Kaufleute aus Łomża (in Masowien) einen Terling Laken auf Kredit,⁴⁹ 1469 lieferte der Danziger Johann Ferber einen Terling Laken nach Warschau,⁵⁰ 1474 wiederum lieferte Hans Eggerdes aus Danzig im Auftrage des Danzigers Tidemann Bye an den Posener Ratmann und Tuchhändler Jürgen Bock vier Terling Laken aus⁵¹ und 1477 beschwor Brandt Ronnegarfe vor den Danziger Schöffen, daß der Terling Laken, den ihm der Danziger Jacob von Frechten als Poperinghesches Tuch nach Polen gesandt hatte, in Wirklichkeit aus Tourcoing gewesen wäre.⁵² Aus den Jahren 1487, 1489 und 1492 hören wir von Klagen Wilnas über Betrügereien beim Tuchhandel seiner Bürger mit Danzigern.⁵³

Die Sorge um die Beherrschung des polnischen Tuchmarktes bestimmte zweifels-

⁴³ S. oben S. 40.

⁴⁴ HUB VIII, Nr. 133, Nr. 1 150 §§ 43–46.

⁴⁵ Lauffer, Victor, a. a. O., S. 37.

⁴⁶ HUB VIII, Nr. 110 § 3.

⁴⁷ Ebenda, Nr. 164 § 1 (7).

⁴⁸ HUB IX, Nr. 149.

⁴⁹ WAP Gdańsk 300.43.2b: 1466, feria tertia in vig. Vis. Mar. (= 1466 Juli 1).

⁵⁰ Ebenda, S. 149, 1469 feria sexta post ascensionis Domini (= 1469 Juni 12).

⁵¹ Ebenda, S. 357: 1474 feria sexta post conceptionis Marie (= 1474 Dez. 9).

⁵² WAP Gdańsk 300.43.197, S. 5: „Item Brandt iuravit, dat (he) in sulken terlinge laken, alsz em Jacob van Frechten tore hant in Palen gesandt heft vor Popringsche laken, befundnen heft in dem upslan, dat de terlingk Trikumsch gewest isz. Actum uts.“ — feria quarta post Viti anno etc. 77 (= 1477 Juni 19).

⁵³ HUB XI, Nr. 142, Nr. 319, Nr. 631.

ohne auch die Haltung der preußischen Städte zur Durchführung des ursprünglich von Danzig angeregten und im August 1470 auf der Lübecker Tagfahrt zum Beschluß erhobenen Verbotes englischer Tuche im hansischen Handel.⁵⁴ Die preußischen Städte verweigerten schließlich selbst die Ausführung des Verbotes, da englisches Tuch nach wie vor in großen Mengen durch die niederrheinischen Städte nach Frankfurt, Nürnberg und Breslau gebracht wurde⁵⁵ und damit die Gefahr bestand, daß es seinen Weg auch weiter nach Osten und Nordosten finden würde.

Mit der Konkurrenz des von Westen her auf dem Landwege nach Polen betriebenen Tuchhandels mußte Danzig zu jedem Zeitpunkt rechnen. Als während des 13jährigen Krieges zeitweilige Verkehrsschwierigkeiten zwischen Polen und Danzig bestanden, waren sofort die Lübecker nach Großpolen hin vorgestoßen. So betrieb der Lübecker Ratmann und spätere Bürgermeister Hinrich Castorp zusammen mit mehreren Gesellschaftern von 1459 bis 1463 einen ausgedehnten Tuch- und Wachs-handel auf der Route Lübeck—Salzwedel—Stendal—Frankfurt/Oder—Posen, der möglicherweise auch bis Krakau gereicht hat.⁵⁶ Danach hören wir nichts mehr von diesem Handel. Doch mußten Danzig und Thorn immer damit rechnen, daß die Kaufleute aus dem Reichsgebiet bei einem Stocken oder Ausbleiben der Zufuhr über die preußischen Städte nur zu bereit waren, die sich auf dem polnischen Markt bietende Lücke zu schließen.

Nach Ausweis des Lübecker Pfundzollbuches waren 1492 insgesamt 68 Kaufleute und Schiffer am Tuchexport nach Preußen beteiligt, davon 63 nach Danzig und nur 7 nach Königsberg (zwei davon gleichzeitig nach beiden Städten).

Entsprechend dem für 1493 zu verzeichnenden Rückgang des Tuchexportes aus Lübeck verkleinerte sich auch die Zahl der Händler in diesem Jahre: Nur noch 25 Kaufleute exportierten Tuch, und zwar ausschließlich nach Danzig. Unter diesen werden wir die eigentlichen, ständig im Tuchhandel nach Preußen tätigen Kaufleute zu suchen haben, denn nur 16 der 1492/93 nach Preußen hin mit Tuch handelnden Kaufleute traten in beiden Jahren auf, während die übrigen nur durch die günstige Konjunktur veranlaßt wurden, in diesem Zweig ihr Glück zu versuchen.

Im Jahre 1492 bewältigte ein relativ kleiner Kreis von nur 12 Kaufleuten fast 75% der Tuchausfuhr nach Preußen. Bis auf einen waren sie alle auch im nächsten Jahr — 1493 — im Tuchhandel dorthin tätig, wobei sie wiederum rd. 79% des Jahresumsatzes auf sich konzentrierten. Ihre Namen gehen aus der nachstehenden Aufstellung hervor. Mit einer Ausnahme — Godert Knüip — ließen sich alle als Lübecker

⁵⁴ HR II, 6, Nr. 356 §§ 61/2.

⁵⁵ HR II, 6, Nr. 483 § 1; Nr. 589.

⁵⁶ Neumann, Gerhard, a. a. O., S. 28 ff.

Bürger identifizieren. Sie stellten auch, wie noch zu zeigen sein wird, den Kern der in Lübeck den Preußenhandel betreibenden Kaufleute.

Tabelle 5

Die größten Tüchexporteure Lübecks nach Preußen 1492/93
(Wert der Tuchausfuhr in m. Lüb.; Anteil am Wert der Tuchausfuhr nach Preußen in %)

Name	1492		1493		1492/93		Lübecker Bürger nach:
	m. Lüb. %		m. Lüb. %		m. Lüb. %		
Possik, Peter	36312	29,0	6200	20,9	42512	27,6	HR III, 3, Nr. 10
Stoppekalk, G.	15076	12,1	4432	14,91	19508	12,7	Ebenda.
Kniip, Godert	6290	5,0	1600	5,4	7890	5,1	—
Petershagen, Hinr.	6468	5,2	—	—	6468	4,2	HR III, 3, Nr. 10
Schulte, Hans	5264	4,2	1200	4,0	6464	4,2	Ratsurteile I, Nr. 525
Witte, Hinrich	5028	4,0	1350	4,6	6378	4,1	Ebd., Nr. 553
Jagehorn, Arnd	3100	2,5	1800	6,1	4900	3,2	HUB XI, Nr. 288
Hutterok, Hermen	4394	3,5	450	1,5	4844	3,1	Ebd., Nr. 1036
Divessz, David	1746	1,4	2910	9,8	4656	3,0	Ebd., Nr. 167
Hulscher, Dirk	2268	1,8	1980	6,7	4248	2,8	Ebd., Nr. 1221
Timmermann, Evert	2192	1,8	696	2,3	2888	1,9	Ebd., Nr. 1036
van der Lucht, Joh.	1800	1,4	846	2,9	2646	1,7	HR III, 3, Nr. 10
gesamt	89938	71,9	23464	79,1	113402	73,6	

Wollte man nun allein nach den Namen der Tüchexporteure gehen, wie sie das Lübecker Pfundzollbuch verzeichnet, könnte man zu dem Schluß kommen, daß Lübecks Tuchkaufleute den Tuchhandel nach Preußen, soweit er über Lübeck ging, auch am Ende des 15. Jahrhunderts noch fest in der Hand hielten. Es darf jedoch nicht übersehen werden, daß die Lübecker Zollbücher die Namen derjenigen Kaufleute und Schiffer verzeichneten, die für das exportierte Tuch den Zoll entrichteten, nicht mehr die Namen der Eigentümer des Tuches. Aus anderen Quellen wissen wir aber, daß dies durchaus nicht immer die Lübecker Kaufleute selbst waren.

So wurde z. B. 1476 in Lübeck einem Hans Wolf, der „to Lubeke mit Hansz Greveraden to husz“ saß, aus unbekanntem Anlaß (Konkurs?) ein Terling Laken arretiert, den die Danziger Albert Brambeke und Johann van Holte als ihr Eigentum beanspruchten. Johann van Holte hatte den Terling englischer Laken aus dem Westen nach Lübeck an Hans Wolf zur Weiterleitung an Albert Brambeke gesandt, der nun ihr gemeinsames Eigentum durch eine vor den Danziger Schöffen beschworene und Lübeck übersandte Erklärung zu freien suchte.⁵⁷ Dasselbe war der Fall, als

⁵⁷ WAP Gdańsk 300.43.196, S. 222.

1480 zwei Terling Laken, die den Danziger Bürgern Hans Barenbrock und Anthonius Bokelman gehörten, in die Konkursmasse des Lübecker Bürgers Berndt Bodecker geraten waren.⁵⁸

Besonders deutlich wird die Tatsache, daß Lübecker Kaufleute vielfach nur als Spediteure Danzigern gehörendes Tuch über Lübeck weiterleiteten, am Beispiel der Ladungen der 1491 durch dänische Seeräuber zwischen Reval und Lübeck und zwischen Lübeck und Danzig genommenen Schiffe. Nach Aussage des Danziger Chronisten Caspar Weinreich erlitten „die von Dantzke an laken und guttern auf 14 000 Reinisch gulden und die von Lubke auf 5 000 Reinisch gulden“ Schaden dabei.⁵⁹ Ein uns erhalten gebliebenes Lübecker Schadensverzeichnis⁶⁰ bestätigt nicht nur, was die Höhe des Lübecker Gesamtschadens anbelangt, den Danziger Chronisten vollkommen, sondern macht es uns auch möglich, den Wert der Lübecker Bürgern gehörenden Ladungsanteile in den vier auf der Fahrt zwischen Lübeck und Danzig genommenen Schiffen genau anzugeben: Er betrug rd. 1 609 rh. fl. Da kaum anzunehmen ist, daß Danziger Kaufleute in dem einen zwischen Reval und Lübeck genommenen Schiff Ladungswerte besaßen und da keins der zwischen Lübeck und Danzig genommenen Schiffe auch nur teilweise nach Danzig gehörte, entfielen die als Danziger Schadensanteil angegebenen 14 000 rh. fl. in vollem Umfang auf die Ladungsanteile der zwischen Lübeck und Danzig geraubten vier Schiffe. In ihnen bestand also die Ladung, als deren ersten und wertvollsten Bestandteil der Chronist ausdrücklich Tuch nennt, zu 14 000 rh. fl. aus Danziger und nur zu 1 609 rh. fl. aus Lübecker Eigentum. Im einzelnen werden dabei in dem Lübecker (!) Schadensverzeichnis an Tuchsendungen aufgezählt:

- 3 Terling Laken, 1 droges Faß im Werte von zus. 1 997 m. 8 B lüb., je zur Hälfte nach Lübeck und nach Danzig gehörend;
- 1 Packen Laken im Werte von 601 m. lüb., von einem Lübecker Bürger an einen Danziger Bürger als Eigentum des letzteren abgeschickt;
- 1 Ballen Ulmer Sardoke im Werte von 138 m. lüb., dem Lübecker Bürger Hans Dreyer gehörend;
- 1 Terling Laken im Werte von 700 m. lüb., einem Campener Bürger gehörend und für diesen durch den Lübecker Bürger Wolter van Lennep nach Danzig versandt.

Von diesen hier genannten Tuchsendungen im Werte von zus. 3 435 m. 8 B lüb. gehörten also nur 1½ Terling Laken und 1 Ballen Sardoke im Werte von zus. 998 m 12 B lüb. Lübecker Bürgern als ihr Eigentum.

⁵⁸ Ebenda, 300.43.197, S. 22; zu Bodecker s. auch Ebel, Wilhelm, Ratsurteile I, Nr. 240, 268, 861.

⁵⁹ SS. rer. Pruss. IV, S. 783.

⁶⁰ HR III, 1, Nr. 10.

Wir sind danach zu der Feststellung berechtigt, daß die Lübecker Vermittlung im Tuchhandel von Westeuropa nach dem Osten, soweit dieser den Weg über Lübeck nahm, nicht mehr in erster Linie darin bestand, daß der Lübecker Kaufmann im Westen das Tuch einkaufte, um es in Lübeck oder in einem anderen Ostseehafen selbst wieder zu verkaufen, sondern vielmehr nur darin, daß er das Tuch der Kaufleute aus dem Westen oder aus dem Osten an seinen Bestimmungsort weiterleitete, ohne in irgendeinem Augenblick an ihm Eigentumsrechte und damit die Möglichkeit zur Gewinnung eines Zwischenhandelsprofites erworben zu haben. Hatte Rudolf Häpke das Wesen des von ihm so genannten „Travestapels“ damit charakterisiert, daß „Lübeck nicht nur Durchgangspunkt, sondern auch Zwischenmarkt, wo die Ware den Eigentümer wechselte,“⁶¹ war, so muß für das Ende des 15. Jahrhunderts festgestellt werden, daß Lübecks Tuchexporteure nach Preußen nur noch in der Minderzahl der Fälle einzeln oder in Gesellschaft mit Danziger Kaufleuten handelnd Eigentümer des von ihnen nach Preußen exportierten Tuches waren. Lübeck war in dieser Zeit für die Mehrzahl der Tuchsendungen meist nur noch Durchgangspunkt.

Allein aus dieser Art der Vermittlungsfunktion ist es auch zu erklären, daß ein einzelner Lübecker Kaufmann wie Peter Possik im Jahre 1492 für rd. 36 000 m. Lüb. Tuch nach Danzig versenden konnte. Es kann sich dabei nur zu einem geringen Teil um Eigengut gehandelt haben, denn außerdem führte Possik im gleichen Jahr noch Waren im Werte von 11 052 m. Lüb. (wiederum vor allem Tuch) nach Reval und Riga aus. Seiner Ausfuhr im Werte von insgesamt 47 690 m. Lüb. stand 1492 nur eine Einfuhr im Werte von 1 875 m. Lüb. gegenüber. Eine so ausgedehnte Handels-tätigkeit konnte er aber — selbst unter äußerster Anspannung seines Kredites — nicht aus eigenem Kapital bestritten haben.

Die Ursache für das Absinken Lübecks zum bloßen Durchgangspunkt lag in der Entwicklung des durch den Sund oder Belt gehenden Massengutverkehrs aus Preußen nach den Niederlanden und nach England. Durch ihn hatten Danzigs Kaufleute im Westen und umgekehrt die niederländischen Kaufleute im Osten Fuß gefaßt und Handelsbeziehungen gewonnen, die es ihnen erlaubten, selbst, durch ihre Geschäftspartner oder durch Faktoren Ein- und Verkäufe abzuschließen. Danziger und niederländische Kaufleute benötigten den Lübecker Zwischenmarkt nicht mehr. Es genügte, hier einen Geschäftsfreund oder Faktor zu besitzen, der gegenüber den Lübecker Stadtbehörden die Ware mit seinem Namen deckte und die Weiterleitung besorgte. Ein Durchfuhrverbot seitens Lübecks für diese Art von Warensendungen wäre wirkungslos geblieben und hätte nur das bisher noch durch Lübeck versandte Tuch auf den Sundweg gedrängt, was ohnehin sehr bald eintrat.

⁶¹ Häpke, Rudolf, Der Untergang der hansischen Vormachtstellung in der Ostsee (1531 bis 1544), in: HGBll. 18, 1912, S. 87 f.

3. Der Salzhandel

Das Salz steht wertmäßig unter den Waren des Seeverkehrs von Lübeck nach Danzig hinter dem Tuch an zweiter Stelle. 1492 und 1493 betrug sein Anteil an der Lübecker Ausfuhr nach Danzig 13,3% bzw. 12,6% ($1492/3 = 12,6\%$).

Salz war im Mittelalter „Massengut im weitesten Sinne“, da es nicht wie heute vorwiegend als Nahrungsmittel, sondern in viel stärkerem Maße als Konservierungsmittel verwendet wurde und eine erhebliche Rolle im Produktionssektor spielte.¹

Das Ostseegebiet war auf die Einfuhr großer Salzmengen angewiesen. Lübecks hervorragende Stellung im 13. und 14. Jahrhundert gründete sich nicht zuletzt darauf, daß es in der Lüneburger Saline über eine leistungskräftige Produktionsstätte im eigenen Hinterland verfügte, deren Produktion über Lübeck in den Ostseeraum vermittelt wurde. Außer aus Lüneburg kam Salz auch noch aus Oldesloe, doch tritt das Oldesloer Salz hinter dem Lüneburger an Menge wie auch an Qualität weit zurück. Im Ostseeraum wurde das aus Lübeck verschifft Salz unter der Bezeichnung „Travensalz“ gehandelt.² Es war erheblich feiner und sauberer als das grobkörnigere und dunklere Salz, das seit der Mitte des 14. Jahrhunderts aus den Salzgärten an der französischen Atlantikküste oder von der portugiesischen Küste her in das Ostseegebiet eingeführt wurde.³

Der Handel mit Salz bildete auch nach dem Aufkommen des Baiensalzes eine wesentliche Grundlage für Lübecks Stellung im Ostseegebiet, zog er doch auch den Handel mit anderen Gütern dorthin. In Lübeck selbst war man sich der Bedeutung des Salzhandels für das Gedeihen der Stadt wohl bewußt.⁴

Das Lüneburger Salz ging auf der Ilmenau, der Elbe und durch den Stecknitz-

¹ S. zum Vorstehenden Fellmann, Walter, Die Salzproduktion im Hanseraum, in: Hansische Studien, Heinrich Sproemberg zum 70. Geburtstag. Forschungen zur mittelalterlichen Geschichte, hrsg. von H. Sproemberg, H. Kretschmar und E. Werner, Bd. 8, Berlin 1961, S. 58 ff. — Zum Verhältnis Salz : Fisch s. auch HUB X, Nr. 916 § 3, 1 Hundert Salz auf 22 bzw. 24 Last Hering, 1 Hundert Baiensalz auf 17 bzw. 19 Last Hering; Nr. 844 §§ 5, 22 und HUB XI, Nr. 761 II §§ 1—4.

² Nach HUB XI, Nr. 866 bezeichnete Lüneburg selbst sein Salz als „Travesolt“. Derselbe Sprachgebrauch ergibt sich für Danzig aus der S. 59 Anm. 47 zitierten Stelle aus Weinreichs Chronik. Vgl. dazu Lauffer, Victor, a. a. O., S. 24.

³ Vgl. Yrving, Hugo, Salt och saltförsörjning i det medeltida Sverige, in: Scandia. Tidskrift för Historisk Forskning, Jg. 1968, Bd. 34, Heft 2, Stockholm/Oslo/Bergen, S. 219 bis 242, besonders S. 222 ff. Danach war westeuropäisches Salz als „Umlandfahrersalz“ in Schweden schon seit Anfang des 13. Jahrhunderts bekannt.

⁴ LUB X, Nr. 222.

kanal nach Lübeck.⁵ Transport und Vertrieb des Salzes lagen in den Händen der „Salzfahrer“, die sich endgültig in der 2. Hälfte des 15. Jahrhunderts zu einer festen Organisation zusammenschlossen. Sie waren die Eigentümer der Schiffe und größtenteils auch des transportierten Salzes; sie legten die Mindesthöhe der Fracht für den Wassertransport⁶ und ebenso die Höchstzahl der im Frachtgeschäft laufenden Stecknitzschiffe, damit die Höhe der Salzzufuhr nach Lübeck⁷ und auch die Mindestverkaufspreise in Lübeck fest.⁸ Bei schwieriger Absatzlage stellten sie die Anfuhr von Salz ein, bis die Lager wieder frei wurden.⁹ Auch wurde solch eine zeitweilige Abnahmesperre dazu ausgenutzt, den Lüneburger Sülzmeistern die Preise zu drücken.¹⁰

Gerade in den 90er Jahren des 15. Jahrhunderts scheint es den Salzfahrern gelungen zu sein, alle übrige Konkurrenz zu verdrängen und das Salzgeschäft vollständig zu beherrschen. Während sie noch 1469 gegenüber den Lüneburgern klagten, daß „dat solt is in so menningerhande koplude gedelet mit uns, de den kop nicht en holden“,¹¹ konnten im Dezember 1498 bereits die damals neun Lübecker Salzfahrer mit den Lüneburgern abmachen, daß entsprechend dieser Zahl für 1499 in Lüneburg „de zulte ... in negen parte und dele werde gedelet“. Daraus wurden dann neun Handelsgesellschaften zwischen Lübeckern und Lüneburger Salzfahrern gebildet, die in Lübeck je einen Knecht für den Verkauf des Salzes zu festgelegten Preisen und Verkaufsbedingungen halten sollten. Bei Verkäufen auf Kredit wurde die Zahlungsfrist auf ein Vierteljahr, höchstens auf ein halbes Jahr bei einem gleichzeitigen Aufgeld von 8 ß bzw. 1 m. je Last begrenzt. Im übrigen wurde den Lübeckern ein Gewinn von rd. 10 m. je Schiff Salz garantiert.¹²

Dieses für 1498/9 belegte Verfahren ist offenbar schon länger praktiziert worden, denn bereits 1496 protestierte Danzig bei Lüneburg dagegen, „dat juwe erszamhede etlike personenn to Lubeke in kleynem talle hebben sullen, de dat solt inn de handt gesettet wert undd nicht anders wenn enn upgesettet mothenn ghevenn“.¹³

⁵ Nissen, Nis Rudolf, Neue Forschungsergebnisse zur Geschichte der Schifffahrt auf der Elbe und dem Stecknitzkanal, in: Zs. d. Ver. f. Lübeckische Gesch. u. Altertumskd. 46, 1966, S. 5 ff.

⁶ HUB XI, Nr. 978 § 1.

⁷ Ebenda, § 2: Es sollten 1497 höchstens 245 Schiffe gehalten werden; tatsächlich besaßen aber die elf Salzfahrer zusammen 261 Schiffe. Das Schiff zu 6 Last gerechnet, sollten 1497 maximal 1566 Last Salz zu Wasser von Lüneburg nach Lübeck kommen.

⁸ Ebenda, Nr. 1286.

⁹ Ebenda, Nr. 684.

¹⁰ Ebenda.

¹¹ Ebenda, Nr. 1286.

¹² Ebenda, Nr. 1105.

¹³ Ebenda, Nr. 937.

Die in Lübeck entweder selbst oder durch ihre Kommissionäre und Geschäftspartner Salz einkaufenden Danziger Kaufleute sahen sich hier also einer Monopolorganisation gegenüber, die in der Form eines Händlerkartells aufgebaut war. Ziel dieses Kartells war es, durch das Ausschalten der Konkurrenz der Händler untereinander jede sich bietende Gewinnchance zu nutzen und vor allem auch auf die Produzenten einen Druck auszuüben. Lediglich die Konkurrenz des Lissaboner und des Baiensalzes hinderte das Kartell an einer ständigen Preisbildung auf dem Ostseemarkt.¹⁴ Auch in der letzten Phase der Kartellbildung waren die Salzfahrer genötigt, die Preisfestsetzung „na legenheit der tidinge uth der seh“ vorzunehmen.¹⁵ Da aber die Gewinnspanne für die Lübecker Salzfahrer gleichzeitig garantiert war, wurden letztlich die Folgen einer schlechten Konjunkturlage auf die Salzproduzenten in Lüneburg abgewälzt. Bei Danzig aber mußte diese Entwicklung angesichts der immer gegebenen Möglichkeit des Stockens oder Ausbleibens der Salzzufuhr aus dem Atlantik oder der Nordsee berechtigte Besorgnis erregen. Es ist zu vermuten, daß die Haltung Danzigs gegenüber den Protesten Lüneburgs und Lübecks gegen das Aufkommen des raffinierten Salzes (oder des Raffinierens selbst?) in Preußen¹⁶ durch diese monopolistische Entwicklung auf dem Lübecker Salzmarkt wesentlich mitbestimmt wurde.

In Lübeck gaben die Salzfahrer das Salz zum weiteren Vertrieb über See an andere Kaufleute ab. Bestand wenig Nachfrage und mußten sie es „myt . . . groter swarheit den lude in de hende drengen“, so dürfte der Verkauf auf Kredit überwogen haben.¹⁷ Bei günstigerer Konjunktur dagegen werden die Barzahlung oder der Kreditverkauf gegen ein Aufgeld die Regel gewesen sein. Die Salzfahrer selbst traten im überseeischen Handel nicht allzu sehr aus der Schar der übrigen Salzhändler hervor. Von den elf namentlich genannten Salzfahrern des Jahre 1493 sind 1492 im Verkehr nach Danzig und Königsberg nur vier anzutreffen; 1493 aber exportierten drei Salzfahrer nach Preußen (siehe Tabelle 6).

Es waren demnach von den elf Salzfahrern des Jahre 1493 nur zwei, die in beiden Jahren mit Salz nach Preußen handelten: der Ratmann Dietrich Basedow¹⁹ und der spätere Ratmann Hartwig Stange.²⁰ Beide verfügten über feste und beständige Handelsverbindungen dorthin. Basedow trieb 1481 Getreidehandel mit Danzig²¹ und

¹⁴ Braun, Arthur, Der Lübecker Salzhandel bis zum Ausgang des 17. Jahrhunderts, Diss. Hamburg 1921, Teildruck Hamburg 1926, S. 34 f.

¹⁵ HUB XI, Nr. 1 105.

¹⁶ S. S. 60.

¹⁷ HUB XI, Nr. 684.

¹⁹ Fehling, E. F., Lübeckische Ratslinie von den Anfängen der Stadt bis auf die Gegenwart, Lübeck 1925, Nr. 563, S. 81.

²⁰ Ebenda, Nr. 601, S. 89.

²¹ HUB X, Nr. 930 und Anm. 1.

verlor 1491 durch Seeraub zwischen Lübeck und Danzig 23 Last Salz und 400 m. Lüb. an Gold.²² Auf Hartwig Stanges Preußenhandel wird später noch näher einzugehen sein.²³

Tabelle 6
Die Salzausfuhr Lübecker Salzfahrer nach Preußen 1492/93¹⁸

	Danzig		Königsberg		Zusammen		Anteil an d. Salzausfuhr in % nach	
	Last	m. Lüb.	Last	m. Lüb.	Last	m. Lüb.	Danzig	Königsberg
1492								
Dirk Basedow	24	432	6	108	30	540	2,1	1,5
Hans Blanke	5	90	—	—	5	90	0,4	—
Clawes van								
Sottrum	1	18	—	—	1	18	0,1	—
Hartwig Stange	12	216	49	882	61	1098	1,0	12,6
Zusammen	42	756	55	990	97	1746	3,6	14,1
1493								
Dirk Basedow	28	504	—	—	28	504	8,6	—
Hinrich Bardewik	30	540	—	—	30	540	9,2	—
Hartwig Stange	19	342	12	216	31	558	5,8	11,0
Zusammen	77	1386	12	216	89	1602	23,6	11,0

Außer den genannten Salzfahrern treffen wir aber im Salzgeschäft von Lübeck nach Preußen 1492 noch 93 (nach Danzig) bzw. 59 (nach Königsberg) weitere Kaufleute und Schiffer an, von denen einige bedeutend höhere Umsätze als Basedow oder Stange erzielten (siehe Tabelle 7).

Im Jahre 1493 teilten sich die drei Salzfahrer, die nach Preußen exportierten, mit 41 bzw. 15 anderen Kaufleuten nach Danzig bzw. Königsberg hin das Geschäft. Hierbei waren sie selbst die größten Exporteure in dieser Richtung, ohne aber eine so hervorragende Stellung einzunehmen wie die Großhändler des Jahres 1492. Die schlechte Absatzlage im Salzgeschäft zwang sie, in diesem Jahr selbst in das Über-

¹⁸ Nach dem Lübecker Pfundzollbuch (Ausgang) von 1492—1496. Die Markbeträge entsprechen den Taxwerten der Pfundzollbücher.

²² HR III, 3, Nr. 10 1491 August 18.

²³ S. S. 255 ff.

Tabelle 7

Die größten Lübecker Salzexporteure nach Preußen 1492²⁴

	nach Danzig		nach Königsberg		zusammen		Anteil an der Salz- ausfuhr in % nach		
	Last	Wert m. Lüb.	Last	Wert m. Lüb.	Last	Wert m. Lüb.	Danzig	Königsb.	zus.
Hütterock, Hermen	167,5	3015	9	162	176,5	3177	14,4	2,3	11,3
Divessz, David	138	2484	—	—	138	2484	11,8	—	8,8
Ruckerdink, Hermen	72	1296	38	690	110	1986	6,1	9,8	7,1
			4 To.		4 To.				
Zusammen	377,5	6795	47	852	424	7647	32,2	12,1	27,2
			4 To.		4 To.				

seegeschäft einzusteigen, wollten sie nicht anders in Lübeck auf ihrem Salz sitzen bleiben.²⁵

Verhältnismäßig häufig traten in den Lübecker Pfundzollbüchern Schiffer als Salzexporteure in Erscheinung; es findet das eine Parallele in den Danziger Pfahlkammerbüchern von 1468—1472 und 1474—1476, wo häufig bei den von Lübeck einkommenden Schiffen nach der ersten Zeile mit Schiffnamen und Schiffswert in der zweiten Zeile eine Salzladung verzeichnet stand, ohne daß dabei ein Befrachter- oder Empfängername wie bei den folgenden Warenposten eingetragen war. Das legte die Vermutung nahe, daß wenigstens in einem Teil dieser Fälle die Schiffer Salzhandel auf eigene Rechnung betrieben haben.²⁶ Die Lübecker Pfundzollbücher bestätigten diese Vermutung, da hier ausdrücklich in einer Reihe von Fällen vermerkt wurde: „de schipper sulven 2 last solt“ oder — wie 1492 bei Schiffer Claus Schulte nach Königsberg — „de Schulte sulven 7 last solt.“²⁷ Auf diese oder ähnliche Art sind für 1492 nachstehende Schiffer zwischen Lübeck und Preußen im Salzhandel tätig gewesen (siehe Tabelle 8).

Damit betrug der Anteil der Schiffer im Salzhandel im Jahre 1492 nach Danzig 4%, nach Königsberg 10,6% und nach Preußen überhaupt 5,7% der Lübecker Salzausfuhr in dieser Richtung. In der Regel werden wir in den Fällen, in denen der

²⁴ Zum Preußenhandel der drei genannten Lübecker Kaufleute s. die Seiten 236 ff.

²⁵ HUB XI, Nr. 684.

²⁶ Stark, W., Pfahlkammerbücher, S. 64.

²⁷ STA Lübeck, Pfundzollbuch (Ausgang), S. XLI.

Schiffer ein, zwei, drei oder auch fünf Last Salz verzollte, ihn auch als Eigentümer ansehen können. Der chronische Frachtmangel in der West-Ost-Richtung des Ostseeverkehrs machte das Salz für den Schiffer zu einer Art „verwertbaren Ballastes“. Der Salzhandel der Schiffer ist jedenfalls auch anderweitig belegt.²⁸ Mit steigender Menge des durch den Schiffer verzollten Salzes wächst dagegen auch die Möglichkeit, daß der Schiffer nur als Kommissionär gehandelt hat.

Tabelle 8
Schiffer im Salzhandel von Lübeck nach Preußen 1492

Schiffer	nach Danzig		nach Königsberg		Zusammen	
	Last	Taxwert	Last	Taxwert	Last	Taxwert
Hans Berlin	1	18	—	—	1	18
Thomas Bertram	—	—	2	36	2	36
Jacob Dirkssen	2	36	—	—	2	36
Michel Grote	4	75	—	—	4	75
Tideke Hagedorn	6	108	—	—	6	108
Hermen Hophusen	1	18	—	—	1	18
Caspar Kummeniik	—	—	11	198	11	198
Pawel Louwe	—	—	1	18	1	18
Meusel	—	—	2	36	2	36
Claus Schacht	—	—	14	252	14	252
Hans Schomaker	4	72	—	—	4	72
Claus Schulte	—	—	7	126	7	126
Jacob Spegelberch	—	—	1/2	9	1/2	9
Goriis Suleke	18	324	—	—	18	324
Laurens Suleke	1	18	—	—	1	18
Wilken Stalhoiit	10	180	—	—	10	180
Evert Tolner	—	—	4	72	4	72
	47	849	41 1/2	747	88 1/2	1596

Der Transport erfolgte ab Lüneburg, spätestens ab Lübeck in Tonnen;²⁹ im Gegensatz zum Baiensalz ist das Travensalz nicht als Schüttgut transportiert worden. Bei der Stecknitzfahrt rechnete man eine Schiffsladung zu 6 Last („1 schip solt“ — 6 Last); die Last Salz selbst wurde in der 2. Hälfte des 15. Jahrhunderts zu 12 Tonnen gerechnet,³⁰ während noch in der 1. Hälfte des Jahrhunderts 16 Tonnen auf die

²⁸ HUB VIII, Nr. 1 461 § 2.

²⁹ Heineken, Hermann, Der Salzhandel Lüneburg mit Lübeck bis zum Anfang des 15. Jahrhunderts. Eberings Historische Studien, Heft LXIII, Berlin 1908, S. 102.

³⁰ 1 Last Salz = 12 Tonnen ergibt sich aus HUB VIII, Nr. 989 § 45 und HUB IX, Nr. 300.

Last gegangen sein sollen.³¹ Die Tonnen für das Lüneburger Salz wurden aus Buchenholz gefertigt und waren größer als die aus Eichenholz gemachten, schmaleren Tonnen für das Baiensalz. Das Bruttogewicht der Salztonne betrug im Durchschnitt ein Schiffspfund.³² Rechnet man auf 1 Schiffspfund 280 Pfund, das lübische Pfund aber zu 0,494 kg³³, dann wog die gefüllte Tonne Travensalz durchschnittlich 135,2 kg, die Last — zu 12 Tonnen gerechnet — kam auf ein Gesamtbruttogewicht von 1626,24 kg. Das Nettogewicht ist wegen der Streitigkeiten um das Taragewicht³⁴ schwieriger zu

Tabelle 9
Die Salzausfuhr der wendischen Städte nach Danzig³⁵

Jahr	Lübeck		Wismar		Rostock		Stralsund	
	Last	Tonnen	Last	Tonnen	Last	Tonnen	Last	Tonnen
1468	535	—	1	—	—	—	—	—
1469	599,5	—	—	—	—	—	4	—
1470	510	—	—	—	—	—	—	—
1471	613	—	—	—	—	—	1	8
1472	449	—	—	—	2,5	—	1,5	—
1474	629,5	—	5	8	3	—	—	—
1475	938	—	4	—	1,5	—	—	10
1476	308	16	1	—	2,5	—	17	2
1492	1163,5	68	nach 1476 keine Angaben mehr					
1493	335	4						
1494	162,5	—						
1495	406,5	—						
1496	98,5	—						
	6748	88						

³¹ So Th. Hirsch (Danzigs Handels- und Gewerbeschichte, S. 258) und nach ihm V. Lauffer (a. a. O., S. 25). — Hirsch scheint hier übersehen zu haben, daß in Danzig nur schottisches, französisches und spanisches Salz in — kleinere — Tonnen verpackt zu 16 Tonnen die Last gerechnet wurde. Vgl. dazu Schulte, Eduard, Das Danziger Kontorbuch des Jakob Stöve, in: HGBll. 62, 1937, S. 64 f. Anm. 31. — Fr. Bruns (Die lübeckischen Pfundzollbücher, in: HGBll. 1908, S. 402) und K. H. Saß (Hansischer Einfuhrhandel in Reval um 1430, Diss. Marburg 1955, S. 70) rechnen die Last Travensalz ebenfalls zu 12 Tonnen.

³² Heineken, H., a. a. O., S. 116 ff.

³³ Bruns, Friedrich, Die Lübecker Bergenfahrer und ihre Chronistik, Berlin 1900, S. LXXIV Anm. 1.

³⁴ Ausführlicher zu den Auseinandersetzungen zwischen Lüneburg, Lübeck und den preussischen Städten wegen des Wiegens des Salzes s. Stark, Walter, Der Salzhandel von Lübeck nach Preußen am Ende des 15. Jahrhunderts, in: WZ Greifswald, GesSprWiss. Reihe, Jg. XVIII, 1969, Nr. 3/4, Teil I, S. 181 f. (im folgenden: Stark, Walter, Salzhandel).

³⁵ Zu den Werten für 1468–1476 s. Stark, Walter, Pfahlkammerbücher, S. 66; für 1492 bis 1496 s. Bruns, Friedrich, Pfundzollbücher, in: HGBll. 1907, S. 467.

bestimmen. Je nachdem, ob man die Tonne zu 2 oder 3 Liespfund (= 28 oder 42 Pfund) berechnete, betrug das Nettogewicht der Tonne Salz 121,968 kg oder 115,192 kg; das der Last demnach 1463,616 kg oder 1382,304 kg. Aus den Hafenzollbüchern Danzigs und Lübecks ließen sich folgende Werte für den Umfang der Salzausfuhr der wendischen Städte nach Danzig ermitteln (siehe Tabelle 9).

Die Zusammenstellung zeigt, daß die übrigen wendischen Städte hinter Lübeck im Salzhandel nach Danzig völlig zurücktraten und ihr Handel mit diesem Produkt nur ausgesprochen zufälligen Charakter trug. Bei den aus diesen Städten nach Danzig gebrachten Salzmengen handelte es sich wohl um Restladungen von Schiffen, die ihre Fracht aus Lübeck in diesen Häfen gelöscht hatten und nun mit geringer Salzladung — oft praktisch leer oder nur in „Ballast“ — nach Danzig weitergingen, wo sie hoffen konnten, Fracht zu finden.

Greifswald, das über eine eigene Saline verfügte, trat als Salzexporteur nach Danzig überhaupt nicht in Erscheinung. Die kleinen Salinen, wie Greifswald und Kolberg, produzierten wohl ausschließlich für den Eigenbedarf der Stadt und ihres engeren Hinterlandes, denn auch Kolberg versandte 1474 und 1475 nur 2 bzw. 4 Last Salz und 1476 gar kein Salz nach Danzig.³⁶

Die Einfuhr aus den Städten von Wismar bis Anklam kann daher bei den weiteren Betrachtungen außer acht gelassen werden, denn auch in den Jahren 1492 bis 1496, für die wir nur über die Lübecker Einfuhr nach Danzig Nachrichten besitzen, werden sich die Verhältnisse kaum anders gestaltet haben.

Im Jahresdurchschnitt machte die Lübecker Salzausfuhr nach Danzig für die Jahre zwischen 1468 und 1476 rd. 573 Last, für die Jahre 1492 bis 1496 rd. 518 Last aus.³⁷ Aus dem Absinken des Jahresdurchschnittes von 573 auf 518 Last kann wohl noch kein endgültiger Schluß auf einen dauernden Rückgang des Lüneburger Salzes im Danziger Salzimport gezogen werden. Immerhin aber darf der Rückgang des Jahresdurchschnittes um 9,5% nicht übersehen werden.

Welch große Bedeutung das Aufkommen der Seesalzeinfuhr in die Ostsee seit der Mitte des 14. Jahrhunderts für die Stellung Lüneburgs und vor allem Lübecks im Ostseehandel gehabt hat, wird aus der Gegenüberstellung der Danziger Gesamtsalzeinfuhr mit dem Anteil, den Lübeck hieran gehabt hat, noch für die 2. Hälfte des 15. Jahrhunderts deutlich. Für die Danziger Gesamteinfuhr finden sich in der Literatur die in Tabelle 10 genannten Zahlen.

Auf der Grundlage dieser Berechnungen läßt sich nun der Anteil Lübecks an der Danziger Gesamteinfuhr wie folgt bestimmen (siehe Tabelle 11).

³⁶ Lauffer, Victor, a. a. O., S. 14.

³⁷ 1496 als halbes Jahr berechnet.

Tabelle 10
Gesamteinfuhr Danzigs an Salz³⁸

Jahr	nach Samsonowicz	nach Lauffer			
	Last	Last	Hundert	Tonnen	Salder
1468	4400				
1469	2400				
1470	4650				
1471	1800				
1472	4200				
1474	1160	704	590 $\frac{1}{2}$	19	26 1 Posten f. 13 (engl.) Nobel
1475	2300	1103 $\frac{1}{2}$	133 $\frac{3}{8}$	22	
1476	2450	439 $\frac{1}{2}$	267 $\frac{1}{2}$	19	
1498/9	2200				
1506	4200				

Die Konkurrenz des Baiensalzes wirkte sich in erster Linie in einem plötzlichen Fallen der Preise aus, wenn die gewöhnlich in großen Flotten segelnden Baienfahrer eingetroffen waren.⁴⁰ Der Salzpreis konnte dabei infolge des augenblicklichen Überangebotes so stark fallen, daß vor allem die holländischen Schiffer, die größtenteils darauf angewiesen waren, das Salz vom Schiff aus zu verkaufen, froh sein mußten, als Preis wenigstens die Frachtkosten wieder hereinzubekommen. Daß „man das salt liesz vor die fracht ligen“, ist für Danzig mehrfach bezeugt, so für die Jahre 1470 und 1493.⁴¹ In beiden Jahren ist auch die Lübecker Salzausfuhr nach Preußen

³⁸ Samsonowicz, Henryk, Handel zagraniczny, S. 325; Lauffer, Victor, a. a. O., S. 25. — Samsonowicz hat seine Werte gewonnen, indem er die in „Hundert“ angegebenen Salzimporte aus der Baie nach dem Verhältnis 1 Hundert = 7 Last umrechnete (ebenda, S. 290). Nach Hirsch (Danzig Handels- und Gewerbegeschichte, S. 85, 92) beträgt aber das Verhältnis für das flämische Hundert 1 : 8, für das französische Hundert (aus der Baie) 1 : 7 $\frac{1}{2}$; K. H. Saß (a. a. O., S. 70) gibt nach Agatz für das aus der Brouage stammende Salz sogar das Verhältnis 1 : 13 an. Danach müßte in der folgenden Gegenüberstellung die Beteiligung Lübecks an der Danziger Salzeinfuhr noch niedriger ausfallen. Die Abweichungen der Angaben für die Jahre 1474–1476 zu der vorangehenden Tabelle sind dadurch entstanden, daß Samsonowicz' Zahlen nach den Angaben Lauffers für diese Jahre unter Anwendung des nun einmal von Samsonowicz zugrunde gelegten Verhältnisses von 1 : 7 rektifiziert worden sind. Dabei sind die für 1474 in Saldern und in Geldwert angegebenen geringfügigen Mengen schottischen Salzes nicht berücksichtigt worden.

⁴⁰ Stein, Waltherr, Handelsbriefe aus Riga und Königsberg von 1458 und 1461, in: HGBll. 1898, S. 99 f., Nr. 15.

⁴¹ SS. rer. Pruss. IV, S. 737; HUB XI, Nr. 684.

entsprechend niedriger; vor allem wirkte sich die Anhäufung großer Salzvorräte in den jeweils darauffolgenden Jahren sehr deutlich aus.⁴²

Umgekehrt war ein vollständiges oder teilweises Ausbleiben der Baiensalzzufuhr für die Ausfuhr Lüneburger Salzes nach Preußen förderlich, wie das z. B. in den Jahren 1475/6 der Fall war, als die holländische Baienflotte im Juli 1475 in Stärke von 70—80 Schiffen durch die Franzosen gekapert worden war.⁴³ Die günstigen Auswirkungen, die von einem Ausbleiben der Baiensalzzufuhr auf die eigene Ausfuhr ausgingen, ließen in Lüneburg und Lübeck den Gedanken aufkommen, mittels einer Sundsperrre bessere Absatzmöglichkeiten zu schaffen. So hören wir aus dem Jahre 1471 von dem seltsamen Versuch, im Zusammenwirken von Lüneburg, Lübeck und

Tabelle 11

Der Anteil der Einfuhr aus Lübeck an der Danziger Gesamteinfuhr an Salz

Jahr	Gesamteinfuhr Last	davon aus Lübeck Last	= % der Gesamteinfuhr ³⁹
1468	4400	535	12,2
1469	2400	599 ¹ / ₂	24,9
1470	4650	510	11,0
1471	1800	613	34,1
1472	4200	449	10,7
1474	4837 ¹ / ₂	629 ¹ / ₂	13,0
1475	2037 ¹ / ₄	938	46,2
1476	2312	309 ¹ / ₃	13,4
gesamt	26636 ³ / ₄	4583 ¹ / ₃	17,2
Jahresmittel rd.	3330	573	17,2

Dänemark den Sund für die holländische Baiensalzfleotte zu sperren, wofür Lüneburg sich zur Zahlung einer beträchtlichen Geldsumme an den dänischen König verpflichtete. König Christian gedachte hierbei, „die Hollandere hemeliken . . . to beslagende“, d. h., sie heimlich im Sund zu überfallen.⁴⁴

⁴² S. die Tabelle S. 55 für die Jahre 1470/71 und 1493/94.

⁴³ HUB X, S. 247, Anm. 2.

³⁹ Lübecks Anteil lag damit nicht wesentlich über dem Anteil des Travensalzes an der Revaler Einfuhr der Jahre 1426—1435, der nach den Berechnungen bei K. H. Saß (a. a. O., Tafel VIII) sich auf 3 805 Last (= 12,3%) bei einer Gesamteinfuhr von 30 894 Last belief. Als Travensalz wurden dabei von mir alle mit „solt“, „travensolt“ oder „tunnensolt“ bezeichneten Posten berechnet.

⁴⁴ HUB X, Nr. 18, 20, 55, 59, S. 27, Anm. 2. — HR II, 6, Nr. 389, Nr. 514, § 4; II, 7, Nr. 39 § 24, 81 § 20, 140 § 19.

Es scheint mit der Geheimhaltung dieser edlen Absicht aber nicht weit hergewesen zu sein, denn bereits im Mai 1471 hatte man in Thorn (!) Kenntnis von diesem Abkommen, worüber „eyn gros rumor . . . undir dem volke“ entstand. Thorn erkundigte sich bei Danzig nach den näheren Umständen und machte bei dieser Gelegenheit keinen Hehl über diese Art von Wirtschaftspolitik der wendischen Städte, die es als die eigentlichen Urheber dieses Planes ansah und des krassesten Eigennutzes beschuldigte.⁴⁵

Es konnte bisher nicht geklärt werden, von welcher Seite die Initiative zu diesem Vorhaben ausgegangen und warum es schließlich nicht ausgeführt worden ist. Auch kennen wir die Stellungnahme Danzigs und der gleich stark betroffenen livländischen Städte nicht. Sie dürfte sich aber kaum von der Thorns unterschieden haben.

Die Holländer hatten jedenfalls auch rechtzeitig von der ihnen drohenden Gefahr Kenntnis erhalten und hielten sich aus diesem und anderen Gründen 1471 in der Ostseefahrt sehr zurück. Dadurch konnte Lübeck zwar in diesem Jahre seinen Anteil an der Danziger Salzeinfuhr auf 34,1% steigern, erzielte damit aber keine fühlbare absolute Steigerung seines Exports nach Danzig. Im darauffolgenden Jahr fiel Lübecks Anteil dann wieder auf nur 10,7% der Danziger Einfuhr zurück.

Es wäre jedoch verfehlt anzunehmen, daß das Baiensalz Danzig von der Zufuhr aus Lübeck unabhängig gemacht habe. Ein gelegentlicher Ausfall der Travensalz-zufuhr konnte sich in Danzig vor allem in der ersten Jahreshälfte — vor dem Eintreffen der Baienflotten im Juli und August — empfindlich bemerkbar machen. Als im Frühjahr 1473 die wendischen Städte wegen des Lüneburger Zolls eine Handelsperre über Lüneburger Salz verhängten,⁴⁶ wurde dies in Danzig sofort so knapp, daß um Ostern die Tonne Travensalz „nicht umb 6 mark zu koffe“ zu bekommen war.⁴⁷

Daß das Lüneburger Salz einen, wenn auch bescheidenen Platz auf dem preußischen Markte behaupten konnte, verdankte es vor allem seiner besseren Qualität.⁴⁸ Wo es der Verwendungszweck verlangte oder das Einkommen des Verbrauchers es gestattete, gab man dem Travensalz den Vorzug. Auch blieb es nach wie vor zur Deckung des Mindestbedarfes beim Ausbleiben der Zufuhr aus dem Westen wenig-

⁴⁵ HR II, 6, Nr. 445.

⁴⁶ Ebenda, Nr. 609, 659, 662; HUB X, Nr. 43, 198, 201, 202; Lübecker Ratschronik, Städtechroniken Bd. 31, § 1 993, S. 109 f.

⁴⁷ SS. rer. Pruss. IV, S. 735.

⁴⁸ Die unterschiedliche Qualität spiegelte sich deutlich im Preis wider. Für 1485 sind z. B. für Danzig notiert (Preis je Last): Baiensalz — $15\frac{1}{2}$ Mark pr.; Travensalz — $30,30\frac{1}{3}$ und $36\frac{1}{2}$ Mark pr.; Salz (wahrscheinlich auch Travensalz) — $30\frac{1}{24}$ Mark pr. (N. W. Posthumus, De oosterse handel . . ., S. 237).

stens zeitweise unersetzlich. Gegen das Ende des Jahrhunderts hin trat jedoch die Gefahr auf, daß das Travensalz allein auf die Rolle des Lückenbüßers zurückgedrängt werden könnte. Seit der Mitte des Jahrhunderts hatte man in den Niederlanden begonnen, das Seesalz zu raffinieren, indem man es mit einem Zusatz von Ochsenblut, das die Verunreinigungen band, noch einmal aufkochte. Durch dieses Verfahren konnte „der Qualitätsunterschied nahezu ausgeglichen“ werden.⁴⁹

Im Jahre 1495 nun beschwerte sich Lüneburg bei mehreren Städten, daß deren Kaufleute Lüneburger Tonnen aufkauften, diese mit fremden Salz füllten und dann „vor Travensolt verkopen unde slyten“ würden.⁵⁰ Nun zählte es ja zu den im Salzhandel gängigen Betrugspraktiken, billigeres Baien- oder schottisches Salz in Travetonnen zu füllen und zu einem ungerechtfertigten Preis zu verkaufen.⁵¹ In diesem Falle aber, den Lüneburg 1495 beanstandete, haben wir es mit Siedesalz zu tun, dessen Qualitätsunterschied zu dem echten Travensalz nicht so augenfällig war. Danzig antwortete nämlich, daß es schon lange diese Betrügereien mit falschen Salztönen verboten hätte, wies dann aber in seiner Antwort auf die ihm unangenehme monopolistische Entwicklung des Lüneburger-Lübecker Salzhandels hin; nachdem Lüneburg „eyn upsate, vorbunt unde beswaring desz kopes des zoltes wedder lange herkomende gwanheyt deme gemenen besten to achterdele“ gemacht habe, könnte es jetzt ja selbst merken, warum „semlick zolt to sedende versacht wart unde vorgenommen“.⁵² Hiernach war nicht zu erwarten, daß Danzig energisch gegen das Salzsieden oder den Handel mit Siedesalz vorging. Jedenfalls mußte Lüneburg im nächsten Frühjahr noch einmal bei Danzig klagen, daß in Danzig noch immer einige Leute „myt sulker hanteringe noch vuste schullen ummeghan“.⁵³

Ob es sich bei dem in Travetonnen gepackten Siedesalz um Baiensalz handelte, das in Flandern oder in bzw. bei Danzig selbst raffiniert wurde, ist nicht klar zu entscheiden. Letzteres ist aber nicht ausgeschlossen, nachdem schon für den Beginn des 15. Jahrhunderts mit dieser Praxis in Danzig zu rechnen ist.⁵⁴

Danzig war als Zielhafen großer Baienflotten und vieler — meist kleinerer — Salzschiffe des Ostseeverkehrs ein bedeutender Stapelplatz für Salz geworden, von

⁴⁹ W. Fellmann, a. a. O., S. 65.

⁵⁰ HUB XI, Nr. 866.

⁵¹ So z. B. HUB X, Nr. 1 247.

⁵² HUB XI, Nr. 885.

⁵³ Ebenda, Nr. 934.

⁵⁴ Dahms, Paul, Kochsalz und Kochsalzgewinnung im preußischen Ordensstaate, in: Schriften der Naturforschenden Gesellschaft in Danzig, NF, Bd. 14, Heft 2, Danzig 1916, S. 20 f.; auch W. Fellmann (a. a. O., Karte vor S. 65) nimmt bei Danzig eine Salzsiederei an.

dem aus Salz zu Wasser und zu Lande weitervertrieben wurde. In den Jahren 1490 bis 1492 führte es bedeutende Mengen Salz seewärts wieder aus⁵⁵ (siehe Tabelle 12).

Tabelle 12

	Baiensalz	Salz
1490	692 Last, 2 $\frac{1}{2}$ Hundert, 36 Tonnen	35 Last (davon 13 Last schottisches)
1491	593 $\frac{1}{2}$ Last, 3 Quarter, 15 Tonnen	470 Last, 3 Quarter, 21 Tonnen (davon 7 $\frac{1}{2}$ Last aus der Brouage, 20 $\frac{1}{2}$ Last schottisches)
1492	379 Last, 53 Tonnen	271 Last, 1 Quarter, 67 Tonnen (davon 4 Tonnen schottisches)

Da zwischen den einzelnen Sorten ein z. T. erheblicher Wertunterschied bestand, kann angenommen werden, daß die Pfahlkammer dem durch die Notierung der Sortenbezeichnung Rechnung getragen hat, so daß wir bei dem mit „Salz“ bezeichneten Ausfuhrgut nach der in der Danziger Pfahlkammer üblichen Sprachregelung Travensalz vermuten dürfen. Es läßt sich jedoch in der seewärtigen Ausfuhr nicht auseinanderhalten, in welche Richtung mehr Baiensalz ging und in welcher der Transport von Travensalz dominierte. Die Ausfuhrtablelle, die Lauffer für den überseeischen Export Danzigs in den Jahren 1490—1492 zusammengestellt hat, nennt als Bestimmungshäfen für Baiensalz allein Lübeck, Königsberg und Riga, während für Baiensalz- und Salzfahrten Rostock, Stettin, Reval, Åbo, Stockholm, Söderköping, Westerwyk, Oeland, Kalmar und Kopenhagen als Zielhäfen angegeben sind.⁵⁶

Vor allem nach Schweden wurde von Danzig aus ein reger Salzhandel unterhalten, bei dem die Danziger Kaufleute — ähnlich wie es die Holländer im Salz- und Getreidehandel vor der preußischen und livländischen Küste taten — den Schiffern Salz mitgaben, um für den Erlös schwedische Landesprodukte einzutauschen.⁵⁷ Die Danziger versuchten dabei z. T. auch, ihre Waren unter Umgehung der schwedischen Städte bei den Bauern unmittelbar einzutauschen. Die Bauern kamen ihnen dabei entgegen, „darumme dat se beter kop soltes hoppen unde ander dink van en kregen wan van den Holmischen“.⁵⁸

Dem Klipphäfenhandel Danziger Kaufleute an der schwedischen Küste trat vor allem Stockholm entgegen, das dabei auch gelegentlich vor einer Fortnahme von

⁵⁵ Lauffer, Victor, a. a. O., S. 36.

⁵⁶ Ebenda, S. 30 ff.

⁵⁷ HUB VIII, Nr. 1 160 § 53.

⁵⁸ HUB IX, Nr. 508 1468 Sept. 22.

Schiff und Ladung nicht zurückscheute.⁵⁹ Es konnte dabei auf die Unterstützung des schwedischen Königtums rechnen.⁶⁰

Nach Livland und nach Narva wurde zweifelsohne nicht nur Baiensalz aus Danzig ausgeführt. Außer der für die Jahre 1491 und 1492 bezeugten Ausfuhr von Salz nach Reval hören wir schon 1471, daß Salz von Danzig nach Reval zur Weiterfahrt nach Narva gebracht und von Reval angehalten wurde. 1494 führte Reval erneut bei Danzig Beschwerde darüber, daß Danziger den Russen Salz zuführten und dabei an Reval vorbei nach Narva segelten.⁶¹ Damit setzten sich die Danziger nicht nur zu Reval, sondern auch zu den Lübecker Nowgorodfahrern in Gegensatz, die Danzig als Zwischenhandelsplatz auszuschalten bestrebt waren und deshalb 1491 geboten, daß niemand für Reval, Dorpat, Narva oder Nowgorod bestimmte Güter, darunter auch Salz, nach Danzig, Königsberg oder Stockholm verschiffen sollte, „sunder men sal de plat van Lubeck up Revell schepen“.⁶² Wie die Tatsachen zeigen, wurde auch durch dieses Gebot — zunächst wenigstens — nicht viel geändert.

Besonders reichlich fließen die Quellen für den Salzhandel der Danziger nach Kowno und Wilna. Der Transport erfolgte auf dem Wasserwege: Danziger und Elbinger Weichsel — Frisches Haff — Pregel — Deime — Kurisches Haff — Gilge — Njemen bis nach Kowno. Auf dieser Wasserstraße verkehrten sowohl die „Weichselkähne“ der Danziger wie auch die Fahrzeuge der Kownoer in direkter Fahrt und ohne umladen zu müssen. Für die Weiterfahrt nach Wilna auf der Wilia war allerdings ein Umladen auf kleinere Kähne erforderlich; aber das war in der 2. Hälfte des 15. Jahrhunderts schon nicht mehr Sache der Danziger, denen Kowno die Weiterreise nach Wilna zu erschweren begonnen hatte.⁶³ Das Salz wurde z. T. durch Danziger nach Kowno gebracht und dort zum Verkauf angeboten, z. T. aber kamen die Kownoer Kaufleute zum Salzeinkauf nach Danzig oder ließen sich auf dem Wege

⁵⁹ Ebenda, Nr. 451, 508. Zu diesem Vorgang gehören zwei Eintragungen des Danziger Ratsdenkelbuches WAP Gdańsk 300.59.7. S. 82': Danzig zwang einen schwedischen Schiffer durch die gegen ihn erhobene Anschuldigung, an der Fortnahme beteiligt gewesen zu sein, zur Bürgschaftstellung und im nächsten Jahr zur Nennung der für die Fortnahme des Schiffes und der Güter Verantwortlichen. Vgl. hierzu die Interpretation dieser Eintragung durch Samsonowicz, Henryk, Badania, S. 39 Anm. 122 und S. 73 Anm. 227.

⁶⁰ HUB X, Nr. 113.

⁶¹ HUB X, Nr. 44; XI, Nr. 778.

⁶² HUB XI, Nr. 458.

⁶³ Zur Geschichte des Danziger Handels mit Litauen s. im folgenden Hirsch, Theodor, Danzigs Handels- und Gewerbsgeschichte, S. 160 ff.; Simson, Paul, Geschichte der Stadt Danzig, Bd. 1, S. 107; Stein, Walther, Vom deutschen Kontor in Kowno, in: HGBll. 22, 1916, S. 225 bis 266.

des Kommissionshandels mit Danziger Kaufleuten das Salz von ihren Geschäftspartnern zuschicken.⁶⁴

Der Salzeinkauf der Kownoer in Danzig und der Kommissionshandel von Kownoer und Danziger Kaufleuten stießen auf heftigen Widerstand der — meist aus Danzigern bestehenden — Insassen des Kownoer Kontors, die im Verlauf der heftigen Auseinandersetzungen mit Kowno und der Kownoer Kaufmannschaft von Danzig wiederholt verlangten, den Kownoern den Eigen- oder Gesellschaftshandel in Danzig zu verbieten.

Danzig hat diesem Verlangen nicht nachgegeben — wohl, weil es unliebsame Rückwirkungen für den Holzhandel befürchtete. Doch wurde gegenüber den Kownoern in Danzig das Gästerecht auf das strengste gehandhabt.⁶⁵ Das Kontor in Kowno aber ist am Ende des 15. Jahrhunderts oder zu Beginn des 16. Jahrhunderts verfallen, ohne daß sich ein genauer Termin für das Aufhören seines Bestehens feststellen läßt.

Königsberg war beim Salzhandel von Danzig nach Litauen nur Durchgangspunkt und durfte kein Stapelrecht ausüben; auch eine — versuchte — Zollerhebung für den Durchgangsverkehr konnte es nicht durchsetzen.⁶⁶ Wohl aber hat Königsberg, wenn auch in bescheidenerem Maße als Danzig, mit seinen eigenen Salzeinfuhren am litauischen Handel teilgenommen.⁶⁷

Den Weg nach Polen hatten Danzig und Thorn auf der Weichsel auch während des 13jährigen Krieges offenhalten können.⁶⁸ Unter den Gütern, die in großen Geleitzügen bis nach Thorn durchgeschleust wurden, befanden sich auch größere Mengen von Salz.⁶⁹ Nach 1466 fielen die politischen Hemmnisse für einen kontinuierlichen Handel mit Polen fort. Zwar erfolgten nach Großpolen auch Salzeinfuhren aus Kleinpolen und aus der Mark Brandenburg,⁷⁰ aber Kujawien und vor allem Masowien waren die Handelsgebiete, in denen Danzig seine Stellung mehr und mehr festigen und ausbauen konnte.

Den Danziger Kaufleuten war bis 1489 für ihr Vordringen weichselaufwärts durch das Stapelrecht Thorns ein Hindernis errichtet worden, das sie aber auf verbotenen Nebenwegen zu umgehen oder sonst durch allerlei Machenschaften und im Zusammenwirken mit dem polnischen Adel, der gleichfalls gegen den Thorner Stapel Sturm

⁶⁴ HUB X, Nr. 488, 1 123; XI, Nr. 174, 175 § 1, S. 363, Anm. 1, Nr. 554, 618/19, 682, 1 014.

⁶⁵ HUB XI, Nr. 174, S. 363, Anm. 1.

⁶⁶ Toeppen, Max, Ständeacten, Bd. V, S. 224, 226, 228, 232; Thunert, Franz, Acten der Ständetage, S. 18, 22, 60 f.

⁶⁷ Stein, Walther, Vom deutschen Kontor in Kowno, a. a. O., S. 248.

⁶⁸ Biskup, Marian, Handel wiślany, S. 158—171.

⁶⁹ Ebenda, S. 190.

⁷⁰ Thunert, Franz, Acten der Ständetage, S. 126 f.

lief, zu durchbrechen wußten. Über 1489 hinaus vermochte Thorn dann keine effektive Stapelpolitik mehr zu betreiben, so daß das Weichsel-Bug-Narew-Gebiet für Danzigs Kaufleute zum direkten Handel in vollem Umfange frei wurde.⁷¹ Die Salzeinfuhr blieb dennoch im wesentlichen auf Masowien beschränkt, wo sie auch noch auf Widerstände und königliche Gegenmaßregeln stieß,⁷² da diese Gebiete aus Kleinpolen her versorgt werden sollten, „do salcz genug ist us unszers herrn konigs zawpe“, wie sich 1469 der Erzbischof von Posen gegenüber den preußischen Städten vernehmen ließ.⁷³

Unter den Absatzgebieten des von Danzig über See eingeführten Salzes nahm Preußen sicher nicht die letzte Stelle ein. Doch läßt sich der Anteil der beiden Teile Preußens am Danziger Salzhandel ebensowenig wie der der übrigen Absatzgebiete exakt bestimmen. Es steht lediglich fest, daß in Preußen keine eigenen Salzvorkommen zur Verfügung standen und daß außerdem die preußischen Städte jede andere als die überseeische Salzeinfuhr in ihr urreigenstes Handelsgebiet strikt zu unterbinden wußten. Wir werden Preußen also eine bedeutende Rolle beim Verbrauch des von Danzig über See eingeführten Salzes, darunter auch des Travensalzes, einräumen dürfen. Nicht zuletzt wird dabei auch an den Eigenverbrauch Danzigs zu denken sein.

4. Der Heringshandel

Der Hering wird gewöhnlich als dritter der wichtigsten Einfuhrartikel Danzigs im Mittelalter genannt.¹ Mag das bis zur Mitte des 15. Jahrhunderts auch für den Verkehr von Lübeck nach Danzig noch zutreffen, so muß für den Ausgang des Jahrhunderts diese Rangfolge schon aufgegeben werden. In den hier untersuchten Jahren 1492 und 1493 betrug der Anteil der Heringsausfuhr an der Gesamtausfuhr Lübecks nach Danzig 0,8 bzw. 17,3% des Wertes, für beide Jahre zusammen 5%. Damit mußte der Hering den dritten Platz durchaus schon mit anderen Gütern wie Getränken oder Häuten und Fellen teilen.

⁷¹ Die ältere Literatur zum Thorner Stapel bei Gönnewein, Otto, a. a. O., S. 79 Anm. 4; s. neuerdings den Abriß der Geschichte des Thorner Stapels bei Biskup, Marian, *Z problematyki handlu polsko-gdańskiego drugiej połowy XV wieku*, in: *Przegląd hist.*, Bd. 45, Jg. 1954, Warszawa 1954, S. 391 ff.

⁷² Ebenda, S. 396.

⁷³ Thunert, Franz, *Acten der Ständetage*, S. 127.

¹ Lauffer, Victor, a. a. O., S. 23; Samsonowicz, Henryk, *Handel zagraniczny*, S. 347.

Aus den Hafenzollbüchern Danzigs und Lübecks sind für die 2. Hälfte des 15. Jahrhunderts für den Heringshandel zwischen Lübeck und Danzig die in Tabelle 13 genannten Werte zu gewinnen.

Tabelle 13
Lübecks Ausfuhr von Heringen nach Danzig
(1468—1472, 1474—1476, 1492—1496)²

Jahr	Last	Tonnen	auf Last umgerechnet
1468	91	28	rd. 93
1469	178	42	181 $\frac{1}{2}$
1470	304	90	311 $\frac{1}{2}$
1471	169 $\frac{1}{2}$	117	rd. 206
1472	50 $\frac{1}{2}$	—	50 $\frac{1}{2}$
1474	159	30	161 $\frac{1}{2}$
1475	26 $\frac{1}{2}$	—	26 $\frac{1}{2}$
1476	1	27	rd. 3
1492	46 $\frac{1}{2}$	11	rd. 47
1493	270 $\frac{1}{2}$	20	rd. 272
1494	7	—	7
1495	55	23	rd. 57
1496	28	8	rd. 29 $\frac{1}{2}$

Die Heringsausfuhr der anderen wendischen Städte nach Danzig war so gering, daß sie hier nur summarisch angegeben zu werden braucht und im weiteren außer Betracht gelassen werden kann. In den Jahren zwischen 1468 und 1476 wurden Heringssendungen aus

Wismar	6 $\frac{1}{2}$ Last, 3 Tonnen
Rostock	19 $\frac{1}{2}$ Last, 41 Tonnen
Stralsund	27 Last

in der Danziger Pfahlkammer zur Verzollung angemeldet.³

In der Zusammenstellung der Lübecker Ausfuhr wurde nicht nach der Qualität des Herings unterschieden; es sind lediglich die nach Danzig ausgeführten Mengen angegeben. Je nach Fangplatz und -zeit sowie nach der Verarbeitung und dem Konservierungszustand wiesen die Heringssendungen starke Qualitätsunterschiede auf,

² 1468—1475: WAP Gdańsk 300.19.3. 5 — Pfahlkammer; 1476: Lauffer, V., a. a. O., S. 12; 1492—1496: Bruns, Fr., Pfundzollbücher, in: HGbl. 1907, S. 464.

³ Ausführlicher: Stark, W., Pfahlkammerbücher, S. 67 f.

auf die hier nicht näher eingegangen werden kann.⁴ Der Heringspreis hing außerdem in den einzelnen Jahren in sehr starkem Maße von der Ergiebigkeit des Fanges ab, die besonders beim Hering stark wechselte. Da der Fang im voraus aber nicht abzuschätzen war, bildete sich der Preis erst nach dem Fang an Ort und Stelle.⁵

Bei dem von Lübeck nach Danzig gehandelten Hering handelte es sich hauptsächlich um Schonenschen Hering, daneben kam auch Aalborger Hering über Lübeck nach Danzig. Der Schonensche Hering wurde in der offiziell vom 24. August bis 9. Oktober dauernden Fangzeit an der Küste von Schonen gefangen, wenn er dort hin zum Laichen kam.⁶ In den letzten Jahrzehnten des 15. Jahrhunderts trat der Hering dort in einzelnen Jahren besonders zahlreich auf, so 1485, 1486, 1491, 1493 und 1494.⁷ Allerdings bedeutet das allein nicht immer auch ein gutes Fangjahr. 1492 z. B. kam der Hering zu früh, schon vor dem Johannistag (24. Juni), „und war fett und gut“; der reiche Fang konnte aber nicht verwertet werden, da die Kaufleute aus den Hansestädten nicht schnell genug zur Stelle sein konnten und es auch nicht gelang, so früh im Jahr ausreichende Mengen von Salz und Tonnen heranzuschaffen, so daß die Fischer ihren Fang wieder verloren: „... zu der einen bort aufzogen und zur andern bort auswarfen; dan sie kunden in nicht verkaufen.“⁸ Entsprechend niedrig war in diesem Jahr die Ausfuhr Schonenschen Herings von Lübeck nach Danzig. Sie betrug, wenn wir als vollwertigen Schonenhering nur den mit 40–50 m. Lüb. je Last getaxten rechnen, nicht einmal 10 Last der an sich schon niedrigen Jahresausfuhr von 47 Last, die nach Danzig gingen. Der gute Fang des Jahres 1493 ließ die Ausfuhrziffern dann wieder in die Höhe klettern.

Es wäre jedoch irrig, wollte man von hohen Ausfuhrzahlen automatisch auf ein gutes Fangjahr und umgekehrt schließen. Im Jahre 1494 gingen nur 7 Last Hering von Lübeck nach Danzig, und doch wissen wir aus zwei voneinander unabhängigen Quellen, daß der Fang dieses Jahres gut ausgefallen war.⁹ Auf den Fitten der deut-

⁴ Der vor dem 24. August gefangene Sommerhering und der ausgelachte, d. h. „hohle“, Hering galten als minderwertige Ware; s. dazu Engels, W., Die Seefischereien der baltisch-skandinavischen Meere zur Zeit der Hanse, Diss. Marburg 1900, S. 42 f. — Die Qualitätsunterschiede widerspiegeln sich auch in den Taxpreisen, die nach Friedrich Bruns (Pfundzollbücher, in: HGBll. 1908, S. 390 f.) erhebliche Unterschiede aufwiesen. Das Taxbuch der Danziger Pfahlkammer von 1587 — WAP Gdańsk 300.19.45¹ — hat für die einzelnen Sorten folgende Zollsätze je Last: „Schonische“ — 60 B, „Flamisch“ — 50 B, „Marstrandisch“, „Nordisch“, „Alborsch“, „Beldisch“, „Bornholmsch“, „Schottisch“ und „Graßhering“ — 45 B.

⁵ Mickwitz, G., a. a. O., S. 62.

⁶ Nach Schäfer, Dietrich, Das Buch des lübischen Vogtes, S. LIV f., wurde in kleinerem Umfange auch schon von Ende Juni an und dann noch bis Anfang November gefischt.

⁷ SS. rer. Pruss. IV, S. 755, 760, 791, 794 f.

⁸ Ebenda, S. 791.

⁹ Ebenda, S. 795 und die folgende Anmerkung.

schen Städte wurden in diesem Jahr fast 4 000 Last Hering verzollt.¹⁰ Daran waren Lübeck mit rd. 1 284 Last (= 32,5%) und Danzig mit rd. 878 Last (= 22,3%) als die stärksten Exporteure beteiligt.¹¹

Danzig verwaltete seit 1466 die den preußischen Städten 1368 überlassene Fitte als sein Eigentum, nachdem sich seine Nachbarstädte schon Jahrzehnte vorher aus Schonen zurückgezogen hatten.¹² Nach 1466 scheint Danzig in verstärktem Maße die eigene Heringsverarbeitung auf Schonen entwickelt zu haben, bis wir es am Ende des Jahrhunderts an zweiter Stelle hinter Lübeck und um ein wenig vor Stettin am Schonenschen Heringsgeschäft beteiligt finden.¹³ In diesem Zusammenhang gewinnt eine Beobachtung Gewicht, die sich an der Ausfuhrabelle der Lübecker Heringsausfuhr nach Danzig anstellen läßt: Der durchschnittliche Jahresumsatz im Heringshandel von Lübeck nach Danzig betrug für die Jahre zwischen 1468 und 1476 zusammengerechnet rd. 129 Last und ging für die Jahre 1492—96 auf rd. 82 Last pro Jahr zurück. Zieht man in Betracht, daß erst knapp ein Jahrhundert vorher die preußischen Städte eine eigene Fitte auf Schonen erworben hatten und auch danach noch lange Zeit für die Zufuhr Schonenschen Herings auf die Vermittlung der wendischen Städte angewiesen blieben, so deutet das auf eine Entwicklung hin, die darin gipfelte, daß Danzig als Einfuhrplatz für Preußen und Polen von den Heringszufuhren aus den Zwischenhandelsplätzen fast ganz unabhängig geworden war.

So wie Danzig gelernt hatte, seinen Hering auf Schonen selbst zu verarbeiten, entwickelte es auch den unmittelbaren Austausch mit Aalborg. 1474 und 1475 kamen in direkter Fahrt 311 bzw. 250 Last Hering aus Aalborg nach Danzig,¹⁴ während gleichzeitig aus Lübeck einschließlich des Schonenschen Herings nur 161 bzw. 26 Last in Danzig eingeführt wurden, von denen wiederum $45\frac{1}{2}$ bzw. 2 Last als Aalborger Hering deklariert waren. In denselben Jahren kamen aus den Niederlanden durch den Sund 147 bzw. 110 Last, aus den übrigen Häfen aber 152 bzw. 112 Last Hering nach Danzig (siehe Tabelle 14).

Noch deutlicher wird die geringe Bedeutung, die Danzig als Abnehmer für den Lübecker Heringshandel am Ende des 15. Jahrhunderts besaß, wenn die überseeische Einfuhr Lübecks zu dessen Ausfuhr über See und hierzu wieder der Anteil Danzigs an der überseeischen Heringsausfuhr in das Ostseegebiet in Beziehung gesetzt werden (siehe Tabelle 15).

¹⁰ Schäfer, Dietrich, Das Buch des lübischen Vogtes, S. 111.

¹¹ Ebenda.

¹² Ebenda, S. CX.

¹³ Ebenda, S. 111. Stettin verzollte 1494 auf seiner Fitte 811 Last.

¹⁴ Lauffer, Victor, a. a. O., S. 19.

Gegenüber den an sich schon geringen Ausfuhrn Lübecks nach Danzig traten die für Königsberg bestimmten Heringssendungen noch weiter zurück. Sie betragen in

Tabelle 14
Danzigs Heringseinfuhr 1474/75 nach den Herkunftshäfen

aus	1474		1475		1474/75	
	Last	%	Last	%	Last	%
Aalborg	311	40,4	250	50,2	561	44,3
Niederlanden	147	19,1	110	22,1	257	20,2
Lübeck	161	20,8	26	5,2	187	14,7
sonstigen Häfen	152	19,7	112	22,5	264	20,8
	771	100,0	498	100,0	1269	100,0

Tabelle 15
Lübecks Heringshandel über See 1492—95¹⁵

Jahr	Lübecks Einfuhr (Last)	Lübecks Ausfuhr in die Ostsee (Last)	= % der Einfuhr	davon nach Danzig (Last)	= % der Einfuhr
1492	1300	197 $\frac{1}{2}$	15,2	47	3,6
1493	1454	544 $\frac{1}{2}$	37,5	272	18,7
1494	1744	280	16,2	7	0,4
1495	628	176 $\frac{1}{2}$	28,1	57	9,1
1492—1495	5126	1198 $\frac{1}{2}$	23,4	383	7,5

den Jahren 1492—94 insgesamt nur 24 $\frac{1}{2}$ Last und 14 Tonnen.¹⁶ Da Königsberg seit der Mitte des 15. Jahrhunderts keine eigene Heringsverarbeitung auf Schonen mehr betrieb und die Einfuhren aus Lübeck auch sehr gering blieben, liegt die Vermutung nahe, daß es einen großen Teil des für den Eigenverbrauch und die Versorgung seines Hinterlandes benötigten Herings neben der noch möglichen Zufuhr durch niederländische und dänische Schiffe aus Danzig bezogen hat bzw. daß die Danziger selbst den an Königsberg vorbeiführenden Handel mit Litauen in der Hand behielten. Dagegen spricht auch nicht der Umstand, daß die Danziger Pfahl-

¹⁵ Bruns, Friedrich, Pfundzollbücher, in: HGbl. 1907, S. 458 ff. und 1908, S. 357 ff.

¹⁶ Ebenda, in: HGbl. 1907, S. 469 f.

kammerbücher für 1940—92 nur insgesamt $11\frac{1}{2}$ Last und 10 Tonnen als überseeische Ausfuhr Danzigs verzeichnen. Der Transportweg von Danzig nach Königsberg und weiter nach Litauen hinein war für den Hering der gleiche wie für das Salz und galt also nicht als pfahlgeldpflichtiger Überseeeverkehr; jedenfalls wurde er durch die Pfahlkammer in den uns erhaltenen Büchern nicht erfaßt.

In Lübeck befaßten sich 1492 acht und 1493 — entsprechend der größeren Ausfuhr dieses Jahres — 24 Kaufleute mit der Heringsausfuhr nach Danzig; in beiden Jahren zusammen waren es 29 verschiedene Kaufleute, d. h., daß nur drei in beiden Jahren zugleich Hering von Lübeck nach Danzig versandten. Im Jahre 1493, das mit seinen rd. 270 Last zu den stärksten Ausfuhrjahren des Lübecker Danzighandels gehörte, waren die Tendenzen zu einer Konzentration des Handels relativ deutlich ausgeprägt, wie Tabelle 16 zeigt:

Tabelle 16
Die größten Lübecker Heringsexporteure nach Danzig 1492/93
(Umsätze in m. Lüb. und Anteil am Gesamtexport)

	1492	%	1493	%	1492/93	%
Bertolt Lutke	—	—	2988	32,3	2988	28,3
David Divessz	—	—	2484	26,8	2484	23,5
Frederick Sneberch	318	24,1	294	3,2	612	5,8
Detleff Brunsz ¹⁷	—	—	576	6,2	576	5,5
Hans Smit	241	18,2	252	2,7	493	4,7
gesamt	559	42,3	6594	71,2	7153	67,8

Im Gegensatz zum Salz ging der über Danzig eingeführte Hering wie der übrige von Danzig aus gehandelte Fisch bis nach Klempolen und Schlesien, wo Krakau und Breslau als Stapelplätze die Endpunkte bildeten, über die hinaus den Danzigern vorzudringen verwehrt war.¹⁸ Der Heringshandel Danzigs nach Breslau ist nur vereinzelt nachweisbar,¹⁹ dagegen wird der Heringshandel von Danzig nach Krakau durch die nicht abreißen den Klagen Krakaus über schlecht und betrügerisch gepackten Hering u. ä. Unregelmäßigkeiten greifbar.²⁰ Eine Klage, die Neu-Sandec (Nowy

¹⁷ Detleff Brunsz führte außerdem noch 1492 zwölf Last Salz nach Danzig aus. Über ihn war nichts Näheres zu ermitteln. Zu den anderen Kaufleuten dieser Tabelle s. S. 219 ff.

¹⁸ HUB VIII, Nr. 166. Zur Entwicklung des Stapelwesens in Polen s. Hirsch, Theodor, a. a. O., S. 181 ff.

¹⁹ HUB X, S. 670 Anm. 3 und Nr. 208.

²⁰ HUB VIII, Nr. 110, 164, 166; X, Nr. 82, 208, 759, 801; XI, Nr. 22, 407.

Sącz) 1499 an Thorn mit der Bitte um Weitergabe an Danzig sandte, gibt Nachricht über den weiteren Verbleib des Herings auf dem Wege nach dem Süden.²¹ Andere Zeugnisse über Danziger Heringshandel liegen vor aus Kowno²² und Grodno²³ in Litauen, Mława²⁴ und Ciechanów²⁵ in Masowien und Wagrowiec²⁶ in Großpolen.

In Großpolen mußten die Danziger Kaufleute mit der Konkurrenz des über Stettin in die Mark und von dort weiter gehandelten Herings rechnen. 1467 wurden Lübecker Kaufleuten über Stettin eingeführte Schonensche, Aalborgische und flämische Heringe in Frankfurt/Oder, Arnswalde und Olderberg arrestiert.²⁷ Als der König von Polen 1499 die Durchfuhr nach Breslau verboten hatte, befürchteten die preußischen Fischhändler sogar, daß die Einfuhr aus Lübeck und Stralsund über Stettin bis in das preußische Gebiet selbst vordringen könnte,²⁸ und baten unter Hinweis auf diese Gefahr um die Aufhebung des Handelsverbotes nach Breslau hin.²⁹

Danzig erscheint also am Ende des 15. Jahrhunderts als bedeutender Handelsplatz für Hering an der südlichen Ostseeküste, von dem aus ein weites Hinterland mit diesem begehrten Nahrungsmittel versorgt wurde. Es bezog den Hering dabei größtenteils direkt aus den Produktions- und Fanggebieten, unter denen Schonen, Aalborg und die Fangplätze in der Nordsee als die wichtigsten in dieser Zeit anzusehen sind. Nur noch ein geringer Teil seiner Heringseinfuhr gelangte durch den Lübecker Zwischenhandel nach Danzig. Auch dieser an sich schon niedrige Anteil des Lübecker Heringhandels an der Versorgung Preußens scheint gegen das Ende des 15. Jahrhunderts weiter im Rückgang befindlich gewesen zu sein.

5. Die übrigen Waren des Handels in west-östlicher Richtung

An die drei Güter Tuch, Salz und Hering schloß sich ein reichhaltiger Katalog der verschiedensten Waren an, die jedoch zumeist in so geringen Mengen gehandelt wurden, daß sie im einzelnen nicht spürbar ins Gewicht fielen. Hierzu zählten auch

²¹ HUB XI, Nr. 1 118, 1 124.

²² HUB X, Nr. 488.

²³ Ebenda, Nr. 946.

²⁴ HUB XI, Nr. 830.

²⁵ HUB X, Nr. 964.

²⁶ Ebenda, Nr. 1 040.

²⁷ HUB IX, Nr. 382, 500.

²⁸ HUB XI, Nr. 1 165.

²⁹ Ebenda, Nr. 1 183.

die ohne nähere Warenbezeichnung, sondern meist nur nach der Verpackungsart bezeichneten Güter. Alle diese Restposten machten zusammengerechnet für die Jahre 1492/93 wertmäßig nur 11,9% der Lübecker Ausfuhr nach Danzig aus. Unter ihnen zeichneten sich als größere Gruppen die Getränke (Weine und Biere), Südfrüchte sowie Häute und Felle ab.

Aus Lübeck wurden vor allem Hamburger und Einbecker Bier nach Danzig exportiert (siehe Tabelle 17).

Tabelle 17
Danzigs Biereinfuhr aus Lübeck¹

Jahr	Hamburger Bier				Einbecker Bier			insgesamt	
	Bier Faß	Bräu ²	Last ³	Tonnen	Last	Faß	Tonnen	Faß	Tonnen
1469	—	—	—	8	—	—	—	—	8
1470	—	—	—	—	—	4	—	4	—
1474	24	—	—	20	—	12	—	36	20
1475	56	—	1	43	—	15	—	71	55
1476	—	—	0,5	8	1	45	2	45	28
1492	3	3	0,5	—	—	79	—	82	96
1493	—	2,5	8	121	—	74	—	74	204
1494	—	1	2,5	65	—	91	—	91	125
1495	—	—	4	—	—	54	—	54	48
1496	33	—	4	—	—	15	—	48	48

Bemerkenswert ist das Ansteigen der Lübecker Bierausfuhr nach Danzig im letzten Viertel des 15. Jahrhunderts. Die Ursache wird in erster Linie in dem wiederkehrenden Wohlstand der für die Abnahme dieser eingeführten Qualitätsbiere in Frage kommenden Verbraucherschicht zu suchen sein. Es handelte sich bei dem über Lübeck bezogenen Importbier nicht um ein für breite Bevölkerungskreise bestimmtes Nahrungsmittel, sondern um Luxusware, für deren Verbrauch in dem nach den Kriegszerstörungen allmählich wiederaufblühenden Lande erst eine zahlungskräftige

¹ Die Zahlen für 1469—1475 nach eigener Auszählung der Danziger Pfahlkammerbücher — WAP Gdańsk 300.19.3 und 5; für 1468, 1471 und 1472 wurden dort keine Biereinfuhren verzeichnet. Für 1492—1496 nach Bruns, Friedrich, Pfundzollbücher, in: HGBll. 1907, S. 463 f.

² Nach Wolf Bing (Hamburgs Bierbrauerei vom 14. bis zum 18. Jahrhundert, in: Zs. d. V. f. Hamburgische Geschichte, Bd. XIV, Jg. 1909, S. 248) rechnete nach 1460 das Bräu = 60 Tonnen.

³ Die Last Bier wurde zu 12 Tonnen gerechnet.

Oberschicht heranwachsen mußte.⁴ Da die direkte Fahrt von Hamburg nach Danzig nicht üblich war,⁵ kam das Hamburger Bier über Lübeck, ebenso wie das über Lüneburg von Fuhrleuten herangeführte Einbecker Bier.⁶

In der Lübecker Bierausfuhr nach Danzig traten in den Jahren 1492/93 nachstehende Kaufleute mit größeren Posten hervor:

Hermen Scroder ⁷	1492 23 F. Einbecker; 45 T. Hamburger.
	1493 12 F. Einbecker,
Hermen Bock ⁷	1492 18 F. Einbecker, 30 T. Hamburger;
	1493 10 F. Einbecker, 27 T. Hamburger.
Henning Block	1492 4 F. Einbecker, 18 T. Hamburger;
	1493 30 T. Hamburger.
Dirk Ebelink und Mathias Smiit ⁸	1492 3 F. Einbecker, 30 T. Hamburger;
	1493 4 F. Einbecker.

Beim Weinhandel hielten sich Rheinweine und Südweine ungefähr die Waage. Unter den Südweinen fanden sich Malvasier („Malmesier“), griechische Weine („Romainie“, „Rummenie“ o. ä.), französische Weine aus den Landschaften Poitou („Poitow“, „Potow“ o. ä.) und Auxois („Assoi“, „Ozoie“ o. ä.) und spanischer Wein („Bastert“).⁹ Zu den Rheinweinen werden wir einen großen Teil der nur mit „Wein“ bezeichneten Sendungen hinzuzählen dürfen (siehe Tabelle 18).

Dazu kamen an anderen Getränken noch 1474 eine Last „Kersdrank“ (= Kirschmost) und 1475 3 Faß und 2 Stuck Rheinischer Most.

Im Weinhandel des Ostseegebietes waren neben den Kaufleuten aus den Seestädten auch Kölner Kaufleute anzutreffen. 1453 wurden einem Kölner Bürger, der

⁴ Daß Hamburger und Wismarer Bier in der Danziger Einfuhr schon im 14. und zu Anfang des 15. Jahrhunderts eine Rolle spielten, zeigen die Forderungen der Danziger Brauer bei den Aufständen von 1378 und 1416 nach Verbot der Einfuhr dieser Biere; Simson, Paul, Geschichte der Stadt Danzig, Bd. I, Danzig 1913, S. 72; Bing, Wolf, a. a. O., S. 224.

⁵ Nach Lauffer, V., a. a. O., S. 19 kamen 1474 nur 1 und 1475 nur 2 Schiffe aus Hamburg ein, die aber kein Bier geladen hatten.

⁶ Ebel, Wilhelm, Ratsurteile I, Nr. 438.

⁷ S. S. 246 f., 260 f.

⁸ Dirk Ebelink war Danziger Bürger, der mit Smiit in Kommissionsbeziehungen stand. Er klagte 1493 etwa Okt. 1 in Lübeck auf Herausgabe von ihm gehörenden Gütern aus der Konkursmasse des aus Lübeck entwichenen Smiit. Ebel, W., Ratsurteile I, Nr. 580.

⁹ In der Deutung der Namen für die Weinsorten folge ich Bruns, Friedrich, Pfundzollbücher, in: HGBl. 1908, S. 406.

Tabelle 18

Die Lübecker Weinausfuhr nach Danzig zwischen 1468 und 1496¹⁰

	Rheinwein	Malvasier	Romaine	Poitow	Bastert	Ozoi	Rotwein
1468	—	1 Faß	—	—	—	—	—
1469	1 Pipe	—	—	1 Pipe	1 Faß	—	—
1470	—	—	—	—	2 Pipen	—	—
1471	—	—	—	—	—	—	—
1472	—	—	—	14 Pipen	—	—	—
1474	31,5 Stuck	—	2 Bote	12 Pipen	—	—	—
1475	10 Stuck	—	—	—	—	—	—
1476	36 Stuck	—	1 Faß	1 Pipe	3 Stuck	3 Stuck	—
1492	23,5 Stuck 11 Faß	4 Bote	11 Bote	—	7 Pipen	—	—
1493	10,5 Stuck 1 Faß	—	10 Bote 1 Tonne	—	1 Pipe	—	—
1494	12 Stuck 1 „Tolast“	—	—	—	—	—	—
1495	19 Stuck	18 Bote	16 Bote	—	1 Bote 1 Pipe	—	2 Faß
1496	10 Stuck 5 Bote 2 „Tolast“	2 Bote	—	—	—	—	—

in Preußen und Dänemark zu handeln pflegte, von den Dänen Weine u. a. Waren beschlagnahmt.¹¹ 1454 beschwerte sich Köln bei Lübeck über dessen rigorose Stapelpolitik gegenüber den im Ostseegebiet handelnden Kölner Bürgern.¹² 1479 schließlich erfahren wir aus einem Brief, der von einem Bruder des Kölners Gerhard von Wesel an Hans Castorp abgeschickt wurde, daß die Gebrüder von Wesel zwei Diener mit Wein nach Riga und Danzig abgefertigt hatten, um deren Förderung in Lübeck die Castorps gebeten wurden.¹³ In den Lübecker Pfundzollbüchern sind die Namen der Weinexporteure von 1492—96 überliefert. Für 1492 ließen sich unter ihnen die in Tabelle 19 aufgeführten Kaufleute als Lübecker ermitteln.

Von diesen werden wir den Kaufmann Hermen Scroder nach der Art seiner Geschäfte ebenfalls noch als Lübecker zählen dürfen, während Dirk Ebelink bereits als Danziger Bürger genannt wurde. Es bleiben dann nur noch drei ihrer Herkunft nach

¹⁰ Für den Nachweis der Zahlen s. S. 71 Anm. 1 (Tabelle Bierausfuhr).

¹¹ HUB VIII, Nr. 264.

¹² Ebenda, Nr. 324.

¹³ HUB X, Nr. 723.

nicht näher zu bestimmende Weinkaufleute übrig, die zusammen Wein im Taxwert von 788 m. Lüb. nach Danzig versandten (= 24,6% der Gesamtweinausfuhr des Jahres). Danach hat es den Anschein, als wenn die Kölner am Ende des 15. Jahrhunderts weitgehend aus dem Weinhandel in die Ostsee — wenigstens aus dem nach Danzig — ausgeschaltet worden waren, was ja der Zweck der von Köln 1454 beklagten wirtschaftspolitischen Maßnahmen Lübecks war.

Tabelle 19

Name	Taxwert des ausgeführten Weines (in m. Lüb.)
------	---

Bratfisch, Jacob ¹⁴	360
Bratfisch, Kord ¹⁵	630
Frese, Enwoit ¹⁶	393
Gerolt, Hans ¹⁷	90
Possik, Peter ¹⁸	rd. 300
Swarte, Tonniisz ¹⁹	90
Tegetmeier, Tile ²⁰	90

1953

Die übrigen Weinexporteure des Jahres 1492 waren

Hinrich Botfelt	180
Otte van Mersen	368
Dirk Ebelink ²¹	160
Hermen Scroder ²²	304
Marten Schimelpennigk	240

1252

¹⁴ Nach HUB XI, Nr. 1 036 Lübecker Bürger.

¹⁵ Ebenda wird ein Cord Bratvisch als mit Hansegut von Lübeck nach Reval bestimmter Geselle des Lübecker Bürgers Hermen tor Loo genannt.

¹⁶ S. S. 257 f.

¹⁷ Nach Ebel, Wilhelm, Ratsurteile I, Nr. 654 im Jahre 1495 wegen ungewöhnlichen Bauens an seinem Speicher verklagt; s. auch ebenda, Nr. 769 von 1497 Apr. 21.

¹⁸ S. S. 226 ff.

¹⁹ Dürfte identisch sein mit dem „Denies Svarthae, der 1494 auf der Lübecker Fitte in Falsterboe Hering verzollte; s. Schäfer, Dietrich, Das Buch des lübeckischen Vogtes, S. 106.

²⁰ S. S. 258.

²¹ S. S. 72 Anm. 8.

²² S. S. 246 f.

Der Anteil der Getränkeausfuhr an der Gesamtausfuhr Lübecks nach Danzig in den Jahren 1492/93 geht aus Tabelle 20 hervor.

Tabelle 20
(Angaben in m. Lüb.)

	Wein	Bier	zusammen	Anteil am Wert der Gesamtausfuhr
1492	3205	681	3886	2,5%
1493	1362	1448	2810	5,2%
1492/93	4567	2129	6696	3,2%

Der Handel mit Südf r ü c h t e n umfaßte Feigen, Rosinen, Mandeln und Reis, von denen kleinere Mengen umgesetzt wurden. Die Ware wurde in den Niederlanden eingekauft und über Hamburg nach Lübeck geschickt,²³ wie groß der Anteil der Zufuhr aus Süddeutschland über Lübeck war, läßt sich heute nicht mehr mit Sicherheit bestimmen. Insgesamt erreichte der Handel mit diesen Luxuswaren niemals größere Bedeutung. Die größten Umsätze wurden noch bei Rosinen erzielt (siehe Tabelle 21).

Tabelle 21

Der Wert der Ausfuhr von Südf r ü c h t e n aus Lübeck nach Danzig 1492/93
(in m. Lüb.)

Jahr	Feigen	Rosinen	Mandeln	Reis	zusammen	Anteil an der Gesamtausfuhr
1492	33	418	206	24	681	0,4%
1493	36	173	—	—	209	0,4%

Entsprechend dem geringen Umfang des Handels mit Südf r ü c h t e n waren 1492 auch nur 7 verschiedene Kaufleute (bis auf den schon genannten Danziger Dirk Ebelink sämtlich Lübecker) in der Ausfuhr nach Danzig vertreten. Unter diesen trat mit einem Umsatz von 315 m. Lüb. in Südf r ü c h t e n der Lübecker Bürger Hermen Hütterok²⁴ hervor (= 46,2%).

In den Handel mit F e l l e n und H ä u t e n sind auch die vielen mit der Warenbezeichnung „Schimese“ verzollten Sendungen einzubeziehen. Gegen Dietrich Schä-

²³ HUB VII, Nr. 542; IX, Nr. 50.

²⁴ S. S. 239 ff.

fers Deutung, wonach unter einer Schimese „ein von Häuten umschlossener Ballen verschiedenen Inhalts (Wachs, Pelzwerk, Kramwaren aller Art)“ zu verstehen war,²⁵ spricht der relativ niedrige Taxwert der Schimesen (in der Regel 30—40, seltener bis zu 60 m. Lüb.). Wachs als Inhalt war damit von vornherein ausgeschlossen. Zudem wäre sein Versand von Lübeck nach Danzig ein vollkommen unerklärliches Geschäft gewesen. Die Zollrollen von Utrecht, Gouda und Geervliet aus den Jahren 1454 und 1455 definierten den Inhalt der Schimesen eindeutig als Felle und Häute.²⁶

Tabelle 22

Die Ausfuhr von Südfrüchten aus Lübeck nach Danzig

(1468—72, 1474—76, 1492—96)

(L = Last, F = Faß, Fen = Fäßchen, T = Tonne, P = Pipe, K = Korb)

Jahr	Feigen	Rosinen	Mandeln	Feigen und Rosinen	Mandeln und Rosinen	Reis
1468	4 L, 4 F	2 Fen	1 F	—	—	—
1469	2½ L, 8 T	1 F	3 F	—	—	—
1470	6½ L, 6 F, 20 K	2 F	—	—	—	—
1471	—	3 F	1 F	—	2 F	4 F
1472	9 F, 2 T	1 F	—	—	—	—
1474	½ L, 15 T	5 P, 11 F	—	—	—	—
1475	1 L, 30 K, 8 T	½ L, 6 T	2 F	—	—	4 F
1476	1 L, 2 F	5 F	—	—	—	1 F, 1 P
1492	½ L, 3 T	18 F	3 F, 1 T	1 F, 6 T	—	2 P
1493	1 L	10 F	—	—	—	2 T
1494	1 F, 34 T	—	1 F, 1 T	—	—	—
1495	—	16½ F,	—	—	—	1 F
		1 „droge“ F	—	—	—	—
1496	—	—	—	—	—	1 Sack

Während die Danziger Pfahlkammerbücher noch gelegentlich den Inhalt der Schimesen angaben, begnügten sich die Lübecker Pfundzollbücher mit der summarischen Bezeichnung „Schimese“.

Von Lübeck nach Danzig wurden vor allem Kaninchen- und Lammfelle gehandelt. Der Handel mit Leder scheint dagegen gering gewesen zu sein. In der Mehrzahl der Fälle wird es sich um aus den Niederlanden stammendes Durchfuhrgut gehandelt haben.

²⁵ Schäfer, Dietrich, Das Buch des lübeckischen Vogtes, S. XCIII Anm. 7. Völlig abwegig ist die ebd., S. 101 vorgenommene Gleichsetzung von Schimese und Kramfaß.

²⁶ HUB VIII, Nr. 290 § 1; Nr. 372 § 1; Nr. 382 § 1.

Der Wert der Lübecker Ausfuhr nach Danzig betrug bei diesen Artikeln in den Jahren 1492/93 2 270 m. Lüb. (= 1,4% des Gesamtwertes der Ausfuhr nach Danzig) bzw. 1 420 m. Lüb. (= 2,6% des Gesamtwertes); für beide Jahre zusammengerechnet 3 672 m. Lüb. oder 1,7% des Gesamtausfuhrwertes. Hierbei traten wiederum einzelne

Tabelle 23

Die Ausfuhr von Fellen, Häuten und „Schimesen“ von Lübeck nach Danzig
(1468–1472, 1474–1476, 1492–1496)

(P = Packen, Pen = „paxken“, Hdt = Hundert)

Jahr	Felle	Taxwert	Kaninchen- felle	Taxwert	Lammfelle	Taxwert	Leder	Taxwert	Schimesen	Taxwert*)
1468	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1469	9 P	190	—	—	—	—	—	—	3	70
1470	5 P	105	—	—	2 P	80	—	—	11	200
1471	—	—	—	—	—	—	1 Pen	10	5	92
1472	6 P	130	—	—	4 Hdt	—	—	—	4	73
1474	20 P	372	1 Pen	—	4 Hdt	—	1 Last „lynledder“	—	6	147
1475	9 P	136	1 P	60	4 Hdt	—	—	—	1	20
				13 $\frac{1}{2}$						
			1 P	5 lb. (grote?)						
			1 Pen	—						
1476	4 P	—	1 Korb	—	1 P	—	—	—	3	—
	8 Hdt	—	mit 1000 Stck.	—						
			1 P	—						
1492	—	—	—	—	3 Schim.	102	—	—	49	2168
1493	—	—	—	—	—	—	—	—	43	1402
1494	—	—	—	—	2 Hdt	—	—	—	26	—
1495	—	—	—	—	—	—	—	—	11	—
1496	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—

*) Taxwert bis 1476 in m. pr., ab 1492 in m. Lüb.

Kaufleute als Exporteure deutlich hervor. 1492 waren es die Lübecker Bürger Arndt Schinkel²⁷ mit einem Artikel von 717 m. Lüb. (= 31,6%) und Hans Smiit²⁸ mit 472 m. Lüb. (= 20,8%); 1492 dagegen versandte der von Lübeck aus den Ostsee-

²⁷ S. S. 243 f.

²⁸ S. S. 248 ff.

handel betreibende Gert Doiisz²⁹ Schimesen im Werte von 694 m. lüb. (= 49,4%) nach Danzig.

Auch der Gewürzhandel von Lübeck nach Danzig wies in der 2. Hälfte des 15. Jahrhunderts keinen allzu großen Umfang mehr auf. Im einzelnen wurden in den uns erhaltenen Zollbüchern der beiden Häfen verbucht:³⁰

Lorbeern	1468 — 2 Faß (zus. 15 m. pr.)
	1494 — 1 Faß
Gartenkümmel	1468 — 2 Faß (zus. 30 m. pr.)
(„gartkomel“)	1470 — 3 Faß (zus. 12 m. pr.)
	1471 — 1 Faß
Pfeffer	1469 — 1 Faß
(„pepirkomel, -kornel“)	1470 — 2 Sack
	1471 — 1 Faß (20 m. pr.)
	1475 — 3 Faß
	1476 — 1 Faß
	1495 — 1 Faß
Anis	1474 — 1 Faß (10 m. pr.)
	1476 — 1 Faß
	1492 — 2 Faß, 2 Tonnen
	1494 — 2 Faß „annis und ketele“
Ingwer	1492 — 1 „lechelgen“
Spezereien	1474 — 2 Fäßchen, 1 Tonne (zus. 50 m. pr.)
(„spitzerie“)	1475 — 1 Faß (70 fl.)
	3 Faß (zus. 70 m. pr.)
	1476 — 4 Faß
	1492 — 1 Faß

Der geringe Umfang des Gewürzhandels hängt wahrscheinlich damit zusammen, daß seit der Mitte des 14. Jahrhunderts die von Lübeck aus in die Ostsee gehandelten Gewürze nicht mehr aus Flandern, sondern in zunehmendem Maße über Nürnberg oder Frankfurt/Main aus Italien (Venedig) nach Lübeck gelangten.³¹ Die Bedeutung Flanderns im Gewürzhandel war im Laufe des 15. Jahrhunderts zugunsten des Handels über Frankfurt/Nürnberg zurückgetreten.³²

²⁹ S. S. 250 f.

³⁰ Zu den Zahlenangaben s. S. 71 Anm. 1.

³¹ Nordmann, Cl., a. a. O., S. 109 ff.

³² Ebenda, S. 111.

In den letzten Jahrzehnten des 14. Jahrhunderts waren die Nürnberger Kaufleute von Süden her auch bis Preußen vorgedrungen. Neben Messern und anderen Gewerbezeugnissen boten sie vor allem Spezereien, Pfeffer und Safran an. In der 1. Hälfte des 15. Jahrhunderts rissen die Klagen der preußischen Städte über den Schaden, den Nürnberger Kaufleute ihren Ämtern und Kaufleuten zufügten, nicht ab. So forderten die Städte 1442 vom Hochmeister, es sollte den Nürnbergern verboten werden, Sporen und Spezereien ins Land zu bringen; Pfeffer und Safran wurden dabei aber ausdrücklich von dem gewünschten Verbot ausgenommen. Endlich erlangten die Städte 1448 gegen den Widerstand der Ordensgebietiger und der Mitstände eine Verordnung des Hochmeisters, wonach den Nürnbergern nur noch der Besuch der Jahrmärkte zu Walpurgis in Marienburg (ab 1. Mai) und zum Dominikstag in Danzig (ab 5. August) erlaubt sein sollte.³³ 1457 wurden sie in dem Privileg König Kasimirs von Polen für Danzig ausdrücklich unter den Kaufleuten aus fremden Reichen genannt, denen in Danzig zu wohnen und zu kaufschlagen nur mit Wissen und Willen des Rates gestattet sein sollte.³⁴ Danach wurde es still um sie. Offensichtlich haben sie in der Zeit des 13jährigen Krieges das von Söldnerhaufen besetzte und ausgepowerte Land gemieden.

Später erscheint Polen als wichtiger Zwischenhandelsplatz für Gewürze,³⁵ denn als 1480 in Posen einem Danziger Bürger gefälschter Safran beschlagnahmt wurde, sicherte Posen auf Danzigs Verwendung hin zu, die beschlagnahmte Ware noch einmal, wie schon geschehen, durch Nürnberger Kaufleute besehen zu lassen.³⁶ Demnach galten die Nürnberger in Danzig wie in Posen als Autoritäten im Gewürzhandel.

Daß die Nürnberger über Posen nicht nur mit Danziger, sondern auch mit litauischen Kaufleuten in Geschäftsbeziehungen standen, wird durch eine Eintragung des Danziger Schöffensbuches über ein 1476 in Posen abgewickelter Geldgeschäft zwischen einem Danziger und einem Nürnberger bezeugt.³⁷ Als Thorn 1485 noch einmal von

³³ Birkner, Erich, Die Behandlung der Nürnberger im Ostseegebiet, in: Zs. d. Westpreuß. Gesch. Ver., Heft 69, Danzig 1929, S. 31 ff.

³⁴ Simson, Paul, Geschichte der Stadt Danzig, Bd. IV, Danzig 1918, Nr. 141, S. 114 ff.

³⁵ Schleese, Kurt, Die Handelsbeziehungen Oberdeutschlands, insbesondere Nürnbergs, zu Posen im Ausgang des Mittelalters, Diss. Greifswald 1915, Posen 1915, S. 26 ff.

³⁶ HUB X, Nr. 854.

³⁷ WAP Gdańsk 300.43.2 b, S. 407', 1476 feria quinta ante Michaelis (1476 Okt. 3): Der Danziger Wylm van Hagen hat im Posener Markte eine Forderung von 101 ung. fl. von einem „Kuntzen Guldenmunde, eynen Norenberger“ gekauft, die dieser an den verstorbenen Kownoer Bürger Hans Docker hatte. — Zu der Betätigung Guldenmunds in Posen s. Kurt Schleese (a. a. O., S. 27 f.).

König Kasimir die Bestätigung seiner Privilegien und damit auch seines Stapelrechtes für den Handel mit Polen erreichte, legte es besonderen Nachdruck darauf, daß der Handelsverkehr zwischen Posen und den anderen großpolnischen Städten, besonders der Handel der Nürnberger und Danziger auf dem Weg über Nakel und Tuchel unterbunden würde.³⁸

Aus dem Jahre 1488 liegt schließlich ein direktes Zeugnis dafür vor, daß Pfeffer auf dem Landwege von Italien nach Danzig gelangte. Da es sich um gefälschte Ware handelte, für die Ersatz gefordert wurde, entspann sich ein umfangreicher Schriftwechsel, aus dem der Weg der beanstandeten Ware zu rekonstruieren ist. Er führte von Venedig über Nürnberg und Leipzig³⁹ nach Danzig. Von besonderem Interesse ist dabei in dem Rechtfertigungsschreiben des Nürnberger Zwischenhändlers die Bemerkung, daß nicht allein die von ihm vertretene Handelsgesellschaft, sondern auch „vill ander treffentliche kaufflewte ein merkliche grocze anzall pfeffers“ in Venedig aus derselben Quelle eingekauft hätten, wovon auch „ezwovil in die konigreiche und landt Polen, Pehem, Slesigen, Meichsen und andere ennde“ gebracht worden seien.⁴⁰ Das bedeutet nichts anderes, als daß Polen über Mitteldeutschland auf dem Landwege mit Gewürzen versorgt wurde, mithin die überseeische Einfuhr über Lübeck und Danzig für die Versorgung Polens ziemlich bedeutungslos war. Nach den obigen Feststellungen über den Handel der Nürnberger von Posen nach Preußen ist es wahrscheinlich, daß Preußen und Danzig selbst ihren Bedarf auf dem Wege des Landhandels bezogen.

Im Verkehr von den wendischen Städten nach Danzig muß schließlich noch ein Gut erwähnt werden, das wir zu den Danziger Exportartikeln zu rechnen gewohnt sind: Getreide und Getreideerzeugnisse. Im Jahre 1468 wurden von der Danziger Pfahlkammer folgende in Tabelle 24 aufgeführten Getreideeinfuhren aus den wendischen Städten verzeichnet.

Von Getreidezufuhren aus dem Bereich der wendischen Städte sprechen die Quel-

³⁸ Biskup, Marian, *Z problematyki handlu polsko-gdańskiego*, a. a. O., S. 392.

³⁹ Zu der Rolle Leipzigs als Handelsplatz zwischen Nürnberg und Danzig s. auch die nachstehende Eintragung in WAP Gdańsk 300.43.2 b, S. 131: „Bartolomeus Schenke, anders Bartolomeus Hildebrand genumbt, hat bekant, das her schuldig ist Lange Peter van Norenberge durch synen diener Lorencz Oesthuwsen 53 reynsche gulden. Die geloubet der vorgesz. Bartolomeus dem vorgesz. Lange Peter adir seyne diener ... czu bezalzen alse van Ostern nehstkomende vort obir eyn yar bynnen der czeit uff den Leipzken ostermarkt ... Vort so weiset der vorgesz. Bartolomeus dem vorgedachten Lange Peter adir seyнем diener obir tzu entfangenn von der Nicolae Stuelschreiberyne tzu Leiptzck 15 rynsz. gulden in vormynnerunge der ... betzalunge ... Actum ut supra.“ (= feria secunda in vig. Nicolai 1468 = Dez. 5).

⁴⁰ HUB IX, Nr. 222 und S. 171 Anm. 1.

Tabelle 24
Die Danziger Einfuhr an Getreide und Getreideerzeugnissen
aus den wendischen Städten im Jahre 1468⁴¹

von	Roggen		Weizen		Gerste		Hafer		Mehl		Malz		insgesamt	
	Last	Last	Ton.	Last	Last	Ton.	Last	Ton.	Last	Ton.	Last	Last	Ton.	
Lübeck	3,5	14	—	21	—	—	—	—	—	—	—	38,5	—	
Wismar	9	20	—	6	1,5	—	0,5	—	—	—	—	37	—	
Rostock	2	—	—	23	8,5	—	1	9	—	—	7,5	42	9	
Stralsund	21,5	—	4	10	3	4	31,5	14	—	—	65	131	22	
Greifswald	46,5	—	—	45	1	—	—	—	—	—	63	155,5	—	
Anklam	—	—	—	53	—	—	—	—	—	—	—	53	—	
zusammen	82,5	34	4	158	14	4	33	23	—	—	135,5	457	31	

len schon zur Zeit des 13jährigen Krieges.⁴² Obwohl es Danzig und Thorn gelungen war, die Verbindung mit Polen auf der Weichsel aufrechtzuerhalten und u. a. auch Getreide von dort talwärts zu führen,⁴³ reichten die Zufuhren aus dem Hinterland nicht aus, den Eigenbedarf der Stadt und ihrer Umgebung zu decken, so daß die Stadt auf zusätzliche Versorgung über See angewiesen blieb. Dabei begnügten die Danziger Kaufleute sich nicht mit dem, was ihnen gebracht wurde, sondern schickten selbst Schiffe aus, die — möglichst unter Umgehung der Hafenstädte — Getreide herbeiholten. So lag Ende Oktober 1466 der Danziger Schiffer Dirk Schacht mit seinem Holk im Wismarer Hafen und versuchte, von einem Fehmarnner Schiff Gerste und Weizen Bord über Bord einzunehmen. Als der Wismarer Rat ihm dies untersagte, lief er in die Gollwitz und nahm hier aus einem anderen Fehmarnner Schiff wiederum Gerste über, was dann schließlich zur Beschlagnahme von Schiff und Ladung durch den Wismarer Rat führte.⁴⁴

Der Bedarf an Korn konnte auch nach dem Abschluß des Thorner Friedens noch nicht sogleich aus Preußen oder Polen allein gedeckt werden. Es fehlte selbst in der nächsten Umgebung Danzigs an Saatgetreide, so daß z. B. im Februar 1467 elf Ein-

⁴¹ WAP Gdańsk 300.19.3.

⁴² Johann Lindaus Geschichte des dreizehnjährigen Krieges, in: SS. rer. Pruss. IV, S. 614.

⁴³ Marian Biskup (Handel wiślany, S. 177 ff.) berechnet für 1463 275 Last, für 1464 — 2 200 Last und für 1465 — 2 300 Last Getreide, wobei es sich, wie er ausdrücklich hervorhebt, um Mindestwerte handelt.

⁴⁴ Das Danziger Ratsdenkelbuch — WAP Gdańsk 300.59.7 — enthält auf S. 75 eine vom Schiffer, Steuermann, einem Kaufmann und einem Schiffsmann beschworene Darstellung dieses Vorfalls.

wohner von Praust (Pruszcz-Gdańsk) von einem Danziger Kaufmann $1\frac{1}{2}$ Last Roggen leihen mußten, wofür sie sich unter Bürgerschaft ihres Priesters zu einer Schuld von 24 Mark pr. je Last bekannten.⁴⁵ Preußen war durch den lang andauernden Krieg so stark verwüstet,⁴⁶ daß auch 1468 noch große Mengen Getreide über See eingeführt werden mußten. Neben den schon aufgeführten Mengen aus den wendischen Städten kamen auch noch aus Livland und Kurland zusammen 558 Last und 25 Scheffel Roggen, $13\frac{1}{2}$ Last Weizen, $35\frac{1}{2}$ Last Gerste, 8 Last Hafer, 4 Last Malz sowie $\frac{1}{2}$ Last und 3 Tonnen Mehl. Insgesamt betrug damit die Einfuhr an Getreide und Getreideerzeugnissen aus dem Baltikum rd. 615 Last⁴⁷ und übertraf damit noch die aus den wendischen Städten,⁴⁸ unter denen wiederum die vorpommerschen Städte an der Spitze standen.

Im Jahre 1471 hatte sich Preußen jedoch wieder so weit erholt, daß es nicht nur seinen Eigenbedarf aus preußischer und polnischer Produktion decken konnte, sondern Danzig auch bereits wieder ansehnliche Mengen Getreide über See auszuführen in der Lage war.⁴⁹ Die Getreideverschiffung aus den wendischen Städten nach Danzig war mithin eine *Ausnahmeerscheinung*, die durch Mißernten oder Kriegsfolgen verursacht wurde.

6. Zusammenfassung

Der Handel der wendischen Städte mit Preußen wies am Ende des 15. Jahrhunderts eine Reihe charakteristischer Züge auf, die die im Verlaufe des Jahrhunderts eingetretenen Veränderungen widerspiegelten:

1. So wie Lübeck seit langem unter den wendischen Städten dominierte, hatte Danzig seit dem Ausgang des 14. Jahrhunderts unter Ausnutzung seiner günstigen

⁴⁵ WAP Gdańsk 300.43.2b, S. 53', 1467 sabato ante Reminiscere (= 1467 Febr. 21).

⁴⁶ HR II, 5, Nr. 443 §§ 47/48.

⁴⁷ Zusammengestellt nach den Angaben des Danziger Pfahlkammerbuches — WAP Gdańsk 300.19.3 — S. 12—41. Die von Henryk Samsonowicz (Handel zagraniczny, S. 342) angegebenen Werte wären danach zu berichtigen. Zum Teil werden die Differenzen dadurch verursacht worden sein, daß Samsonowicz (ebenda, S. 289 und 304) die „von der Arnszburgh“ eingetragenen Schiffe als aus dänischen Häfen kommende gezählt hat, während sie in Wirklichkeit aus Arensburg auf Üsel kamen.

⁴⁸ Daneben kam eine ganze Reihe von Schiffen aus Fehmarn, was darauf hindeutet, daß es Lübeck trotz der Pfandschaft über die Insel (1465—1491) niemals vollständig gelang, das Fehmarner Getreide auf den Lübecker Markt zu zwingen; s. dazu Hansen, Joh., Beiträge zur Geschichte des Getreidehandels und der Getreidepolitik Lübecks, Lübeck 1912, S. 35 f.

⁴⁹ Samsonowicz, Henryk, Handel zagraniczny, S. 346.

geographischen Lage und der politischen Veränderungen alle übrigen preußischen Städte überflügelt und sich weit an die Spitze geschoben. Das war vor allem auf Kosten seiner Nachbarstädte Elbing und Königsberg geschehen. Elbing, das 1368 noch im direkten Handel mit Lübeck anzutreffen gewesen war,¹ trat am Ende des 15. Jahrhunderts hier überhaupt nicht mehr in Erscheinung, während Königsbergs Handel mit Lübeck nur wenig mehr als ein Zehntel des Danziger Handels auf dieser Linie erreichte. Danzig war es gelungen, an Königsberg vorbei weit nach Litauen hinein vorzudringen; außerdem beherrschte es durch den Weichselweg ein weiträumiges Hinterland handelspolitisch.

2. Die Städte von Wismar bis Anklam traten im Handel nach Preußen weit hinter Lübeck zurück. Ihr Handel in dieser Richtung trug mehr oder weniger zufälligen Charakter und blieb im wesentlichen auf den Getreidehandel in Zeiten gesteigerten Bedarfes in Preußen beschränkt.² Dadurch reduzierte sich der Handel der wendischen Städte nach Preußen weitgehend auf den Handel von Lübeck nach Danzig.
3. In der Lübecker Ausfuhr nach Danzig stand mit weitem Abstand die Ausfuhr von Tuch an erster Stelle. Nach wie vor gelangte im 15. Jahrhundert ein beträchtlicher Teil des nach Danzig importierten Tuches aus Westeuropa über Lübeck dorthin. Wenn die Schifffahrt in der Nordsee, im Sund oder auch in den von der dänischen Küste aus kontrollierten Teilen der Ostsee gefährdet erschien, stieg der Anteil des über Lübeck bezogenen Tuches auch noch in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts gelegentlich auf über 90% der Danziger Tucheinfuhr an. Gegen Ende des Jahrhunderts aber begann sich im Zusammenhang mit dem Anwachsen der holländischen Ostseeschifffahrt eine Tendenz zum Ansteigen des Tuchimports durch den Sund bei gleichzeitigem Rückgang des Anteils des über Lübeck eingeführten Tuches auf weniger als 50% der Danziger Einfuhr abzuzeichnen.

Schwerer jedoch als der wohl nur relative Rückgang im Lübecker Tuchhandel wog der sich in der 2. Hälfte des 15. Jahrhunderts abzeichnende Wandel in der Funktion Lübecks vom Zwischenhandelsplatz zum Durchfuhrort. Nachdem Danzigs Kaufleute durch ihren Massengutexport auf dem Sundwege in steigendem Maße direkte Handelskontakte mit Westeuropa angeknüpft und selbst oder durch ihre Faktoren dort Fuß gefaßt hatten, begann die Existenz der Umlandfahrt in Ost-West-Richtung den Charakter des Handels auf dem Überlandweg zu verändern. Der „Travestapel“ Lübecks war auf diese Art faktisch schon durchbrochen,

¹ Lechner, Georg, a. a. O., S. 81 f., 130 f., 185 ff., 270 f., 331 ff.

² S. hierüber auch den Bericht des Danziger Ordenspfundmeisters von 1444, HR II, 3, Nr. 122.

bevor mit dem Beginn des 16. Jahrhunderts die Verschiffung westlicher Stapelwaren durch den Sund ostwärts in großem Stil einsetzte. Bis dahin aber gestaltete sich das Verhältnis von Umland- zu Überlandweg nicht einfach als ein bloßes Neben- und Gegeneinander, wie es noch von Rudolf Häpke oder Fritz Rörig gesehen wurde,³ sondern als ein Wechselverhältnis, bei dem die Umlandfahrt auf die Gestalt des Handels auf dem Überlandwege einwirkte.

Deutlich abgesetzt folgte auf dem zweiten Platz die Salzausfuhr aus Lübeck. Die Bedeutung des über Lübeck in den Ostseeraum gelangenden Salzes ging seit dem Ende des 14. Jahrhunderts unaufhaltsam zurück, seitdem das Baiensalz und schottisches Salz aufgetaucht waren, so daß die starke Nachfrage des Ostens zu einem wesentlichen Teil mit den durch den Sund transportierten Salzmengen befriedigt werden konnte. Das Travensalz konnte nur durch seine bessere Qualität und als Lückenbüßer zur Deckung des Mindestbedarfes bei zeitweilig völligem oder teilweise Ausbleiben der Baiensalzzufuhr einen bescheidenen Platz auf dem Danziger Salzmarkt behaupten.

Der Heringshandel aus Lübeck und den anderen wendischen Städten nach Preußen war ziemlich bedeutungslos geworden. Das Vordringen der Holländer in die Ostsee im 15. Jahrhundert war u. a. durch den Import von Nordseehering begründet; gleichzeitig waren Danzigs Kaufleute dazu übergegangen, den benötigten Ostseehering unter Ausschaltung des Zwischenhandels der wendischen Städte zum größten Teil selbst aus den Fang- und Verarbeitungsgebieten auf Schonen und um Aalborg heranzuschaffen.

Die übrigen von Lübeck nach Danzig gehandelten Waren fielen wertmäßig wenig ins Gewicht und waren zudem, wie z. B. Gewürze oder Getränke, entweder Luxuswaren oder auf einem anderen Wege ebenso wie über Lübeck zu beschaffen.

4. Wesentlich für die Entwicklungsfähigkeit des Lübecker Handels nach Preußen war der Umstand, daß es sich bei nahezu allen Waren, die von den wendischen Städten aus nach Preußen gehandelt wurden, um nicht in den wendischen Städten selbst produzierte Güter handelte. Von den bedeutenderen Waren kam nur das Lüneburger Salz aus dem unmittelbaren Hinterland Lübecks, während die meisten übrigen Waren, vor allem das Tuch, aus Produktionsgebieten stammten, die für Danzig auf anderen Wegen zugänglich zu werden begannen. Hierin liegt letzten Endes die Ursache für den in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts spürbar und in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts offenbar werdenden starken Rückgang des Handels von Lübeck nach Preußen, wie er sich in der Entwicklung des

³ Häpke, Rudolf, a. a. O., S. 87 ff., Rörig, Fritz, Außenpolitische und innerpolitische Wandlungen in der Hanse nach dem Stralsunder Frieden (1370), in: Wirtschaftskräfte, S. 155 ff.

Schiffsverkehrs widerspiegelt. Im Jahre 1460 machte der Anteil der aus Lübeck kommenden Schiffe noch 20% des Danziger Gesamteinganges aus (aus den wendischen Städten zusammen 38%); 1475 stieg er noch einmal auf 25%⁴ (aus den wendischen Städten zusammen 41%), um von jetzt an stark zu fallen und bis zum Jahre 1530, aus dem zuerst wieder genauere Angaben vorliegen, auf ganze 3,6% des Schiffsverkehrs im Danziger Hafen zurückzugehen.⁵ Stellt man dabei noch in Rechnung, daß die Schiffe des Ostseeküstenverkehrs, um die es sich fast durchweg auch im Verkehr zwischen Lübeck und Preußen handelte, wesentlich kleiner als die des Sundverkehrs waren,⁶ so ist der Anteil Lübecks am Güterumschlag des Danziger Hafens wohl noch niedriger anzusetzen, als es die Verhältniszahlen der einzelnen Schiffseinheiten selbst auszudrücken vermögen.

⁴ Dabei ist noch zu berücksichtigen, daß von den 1475 aus Lübeck nach Danzig einkommenden 187 Schiffen 68 Schiffe (= 36,4%) ohne Ladung gefahren waren. S. Stark, Walter, Pfahlkammerbücher, S. 60, Tab. 1.

⁵ Schildhauer, Johannes, Zur Verlagerung des See- und Handelsverkehrs im nordeuropäischen Raum während des 15. und 16. Jahrhunderts. Eine Untersuchung auf der Grundlage der Danziger Pfahlkammerbücher, in: Jb. für Wirtschaftsgeschichte 1968/IV, Berlin 1968, S. 208 f.

⁶ Stark, Walter, Pfahlkammerbücher, S. 63; Tab. 3; Samsonowicz, Henryk, *Cła nadbałtyckie*, S. 162.

DRITTES KAPITEL

Der Handelsverkehr in ost-westlicher Richtung

1. Umfang und Struktur des Handels

Im Gegensatz zum Schiffs- und Warenverkehr in west-östlicher Richtung kann der Gegenverkehr in ost-westlicher Richtung nur für viereinhalb Jahre mit dem gleichen Grad von Genauigkeit bestimmt werden. Für die Jahre 1492—1496 hat das Lübecker Pfundzollbuch für den von See kommenden Verkehr auch die Abgangshäfen der einkommenden Schiffe verzeichnet. Die Danziger Pfahlkammerbücher der Jahre 1471,¹ 1475² und 1490—1492³ geben keine oder nur vereinzelt Auskunft über den Zielhafen der auslaufenden Schiffe. Dafür erfassen sie jedoch den gesamten seewärtigen Verkehr, während sich die Aufzeichnungen der Lübecker Bücher auf den Ostseeverkehr beschränken und keine oder nur gelegentliche Vermerke über den sicher nicht unbedeutenden Import von Getreide und Getreideprodukten aus Preußen enthalten. Für Aussagen über den Handel mit diesen Produkten bleiben wir daher wie in den zurückliegenden Jahrhunderten auf Singulärquellen angewiesen.

In Tabelle 25 über die Lübecker Einfuhr aus Preußen in den Jahren 1492/93 wird deshalb das Fehlen von Getreide und Getreideerzeugnissen, wahrscheinlich auch von Butter und Dorsch (Frischfisch?), zu berücksichtigen sein:

¹ WAP Gdańsk 300.19.4. — Das Buch beginnt auf S. 1 mit dem Eröffnungsdatum der Pfahlkammer „Anno etc. lxxj^o Gregorii“ (= 1471 März 12); es finden sich keine weiteren Hinweise darauf, daß das Buch über das Ende der Schiffsfahrtsperiode 1471 hinaus fortgeführt wurde, was nach dem S. 23 geschilderten Abrechnungsverfahren der Pfahlkammer auch kaum wahrscheinlich sein dürfte. Die von einer Hand des 19. Jahrhunderts auf dem Aktendeckel, der die Blätter einschließt, vorgenommene Datierung auf 1470/71 wird durch die Quelle selbst nicht gestützt. Die Angaben Samsonowicz' (Handel zagraniczny, S. 346 ff.; Untersuchungen, S. 29, 33) über den Danziger Export von 1470 werden daher auf 1471 umzudatieren sein.

² WAP Gdańsk 300.19.5a.

³ Ebenda, 300.19.7. Bearbeitet von Lauffer, Victor, a. a. O., S. 29 ff.

Tabelle 25
 Der Anteil der Warenarten am Wert der Lübecker Einfuhr
 aus Danzig und aus Königsberg 1492/93

	1492		1493		1492/93	
	m. Lüb.	%	m. Lüb.	%	m. Lüb.	%
aus Danzig						
Wachs	5 002	21,6	6 731	23,8	11 733	22,9
Fische	3 001	13,2	4 006	14,2	7 007	13,8
Holz	1 640	7,1	5 464	19,6	7 104	13,9
Kupfer	3 513	15,3	2 633	9,3	6 146	12,0
Blei	4 277	18,5	1 549	5,4	5 826	11,3
Flachs	829	3,6	959	3,3	1 788	3,4
Pech	642	2,8	1 242	4,3	1 884	3,7
Asche	1 094	4,7	198	0,7	1 292	2,5
Teer	357	1,5	209	0,8	566	1,1
Eisen	142	0,6	195	0,7	337	0,6
Rest ⁴	2 586	11,2	5 038	17,9	7 624	14,8
Gesamtwert	23 083		28 224		51 307	
aus Königsberg						
Flachs	4 640	75,9	720	38,4	5 360	67,2
Holz	530	8,7	736	39,3	1 266	15,8
Fische	383	6,3	110	5,8	493	6,2
Asche	165	2,7	200	10,7	365	4,6
Pech	69,5	1,1	15	0,8	84,5	1,1
Teer	74	1,2	72	3,8	146	1,8
Rest	244,5	4,0	24	1,3	268,5	3,4
Gesamtwert	6 106		1 877		7 983	

2. Der Handel mit landwirtschaftlichen und Waldprodukten

Getreide und Holz sowie andere Waldprodukte waren Jahrhunderte hindurch die Waren, die der Ausfuhr des Danziger Hafens das Gesicht gaben. Das Steigen oder Fallen des Danziger Handels war hierdurch unlösbar mit der Geschichte der Beziehungen Danzigs zu seinem polnisch-litauischen Hinterland verknüpft. Mas-

⁴ Zu dem Begriff „Rest“ s. S. 33.

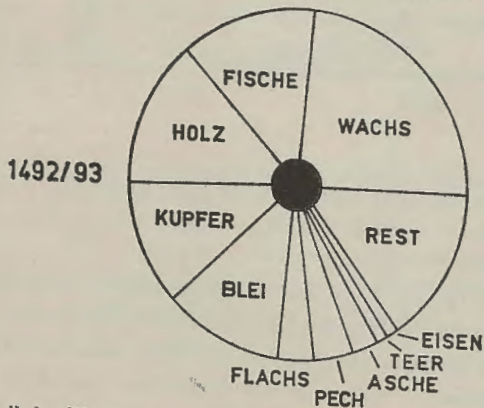
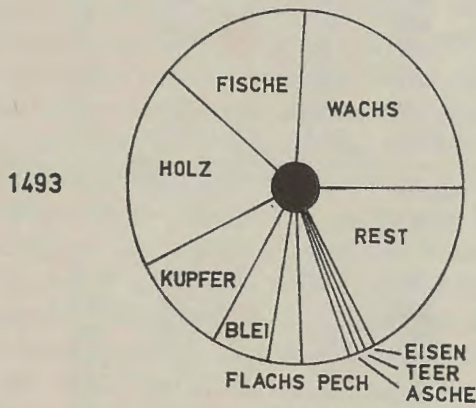
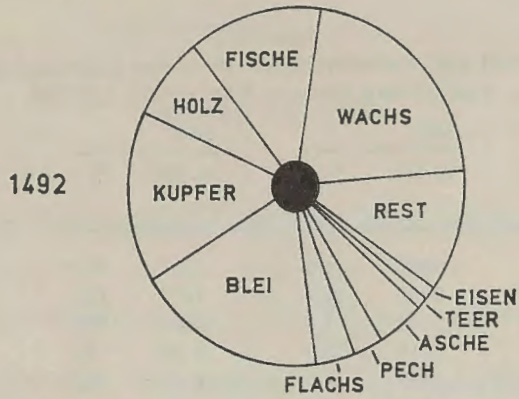


Abb. 3 Der Anteil der Warenarten am Wert der Lübecker Einfuhr aus Danzig 1492/93
(ohne Getreide, Butter und Dorsch)

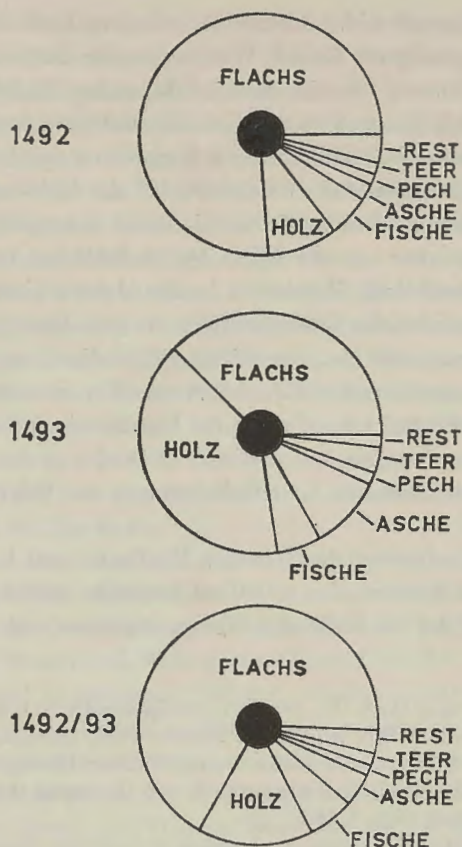


Abb. 4

Der Anteil der Warenarten am Wert der Lübecker Einfuhr aus Königsberg 1492/93
(ohne Getreide, Butter und Dorsch)

sencharakter konnte der Danziger Ausfuhrhandel erst annehmen, seitdem Danzigs Handel das Stromgebiet der Weichsel in seiner ganzen Ausdehnung zu erfassen begonnen hatte.

Den über Thorn vordringenden Danziger Kaufleuten eröffnete sich mit der Weichsel und ihren rechtsseitigen Nebenflüssen Wisłoka, San, Wieprz und dem Flußsystem von Bug und Narew sowie der von Westen her einmündenden Pilica ein weitverzweigtes Flußnetz, dessen Erschließung erst die vollen Möglichkeiten der günstigen geographischen Lage der Stadt an der Weichselmündung voll zur Geltung

kommen ließ.¹ Stimulierend wirkte hierbei der seit dem Ende des 14. Jahrhunderts spürbarer werdende gesteigerte Bedarf Westeuropas an land- und waldwirtschaftlichen Rohstoffen. Während Danzig im 14. Jahrhundert zunächst noch fast ausschließlich in Preußen selbst produziertes Getreide ausführte, begann an der Wende vom 14. zum 15. Jahrhundert allmählich der Export von polnischem Getreide,² der sich während des 15. Jahrhunderts so steigerte, daß die Holz- und Waldwaren von der ersten Stelle verdrängt wurden, die sie bis dahin behauptet hatten.³ Ob dieser Umschwung allerdings schon vor der Mitte des 15. Jahrhunderts eintrat, wie angenommen wird,⁴ ist zweifelhaft. Zumindest in den Jahren einer allgemeinen Mißernte in Westeuropa reichte die Getreidezufuhr aus dem Danziger Hinterland nicht aus, die starke Nachfrage nach Exportgetreide zu befriedigen, so daß Danziger Kaufleute z. B. 1439 in vorpommerschen Klipphäfen zum Export nach England bestimmtes Getreide aufkauften.⁵ Auf jeden Fall ist der Umschwung jedoch in den 80er Jahren des 15. Jahrhunderts eingetreten, nachdem er bereits in den Jahren des 13jährigen Krieges durch umfangreiche Getreidelieferungen aus Polen nach Preußen angebahnt worden war.⁶

Im Ergebnis des Vordringens der Danziger Kaufleute nach Polen hinein änderte sich aber, wie Henryk Samsonowicz zutreffend feststellte, grundlegend die Funktion des Danziger Hafens. An die Stelle des Warenaustausches entlang der Ostseeküste

¹ Nach Theodor Hirsch (a. a. O., S. 181) drangen Danzigs Kaufleute erst ab 1390 über Thorn hinaus weichselaufwärts vor. Ihm folgt hierin Simson, Paul, *Geschichte der Stadt Danzig*, Bd. I, Danzig 1913, S. 107; vgl. aber hierzu Recke, Walther, *Danzigs Handelsbeziehungen zu Osteuropa*, in: *Danzigs Handel in Vergangenheit und Gegenwart*, hrsg. von Hanns Bauer und Walter Millack, Danzig 1925, S. 18.

² Zientara, Benedykt, Maczak, Antoni u. a., *Dzieje gospodarcze Polski do 1939 r.*, Warszawa o. J. (1965), S. 121. — Ausführlicher zu dieser Frage Samsonowicz, Henryk, *Struktura handlu gdańskiego w pierwszej połowie XV wieku*, in: *Przegląd hist.*, LIII, 1962/4, S. 695 bis 713 (im folgenden: Samsonowicz, Henryk, *Struktura*); ebenda, S. 695–697 ist die umfangreiche Literatur zu dieser Frage angegeben.

³ Raths, Robert, *Der Weichselhandel im XVI. Jahrhundert*, Diss. Marburg 1927, S. 15; Krannhals, Detlef, *Die Rolle der Weichsel in der Wirtschaftsgeschichte des Ostens*, in: *Die Weichsel — ihre Bedeutung als Strom und Schifffahrtsstraße und ihre Kulturaufgaben*, hrsg. von Richard Winkel (*Deutschland und der Osten*, hrsg. von Herman Aubin, Albert Brackmann u. a., Bd. 13), Leipzig 1939, S. 105 ff. läßt die Frage offen; Samsonowicz, H., *Handel zagraniczny*, S. 347; ders. und A. Maczak, *Z zagadnień genezy rynku europejskiego: strefa bałtycka*, in: *Przegląd hist.*, LV, 1964, S. 205.

⁴ Samsonowicz, H., *Struktura*, S. 709; vgl. aber ders., *Untersuchungen*, S. 36, wo für die Mitte des 15. Jahrhunderts noch Holz als wichtigstes Ausfuhrgut Danzigs angegeben wird.

⁵ HUB VII, Nr. 424, Nr. 436; HR II, 2, Nr. 305.

⁶ Biskup, Marian, *Handel wiślany*, S. 188.

aus einem Hafen mit nur beschränktem Hinterland traten neue Formen des Handels, die mit der veränderten Funktion Danzigs als eines Haupthafens für ein großräumiges landwirtschaftliches Hinterland zusammenhingen.⁷

Danzigs Exportgetreide stammte auch in der 2. Hälfte des 15. Jahrhunderts nach Überwindung der Kriegsschäden aus Preußen selbst,⁸ daneben aber vor allem aus West-Masowien, der Wojewodschaft Rawa, dem Dobrzyner Land, aus Kujawien und in geringerem Umfang aus Großpolen.⁹ Erst am Ende des Jahrhunderts wird der Bezug von Weizen in geringen Mengen aus dem Gebiet von Sandomierz und von Roggen aus dem mittleren Weichselgebiet nachweisbar.¹⁰

In der polnischen Zufuhr nach Danzig stand Roggen an erster Stelle; erst mit deutlichem Abstand folgte Gerste, während Weizen u. a. Getreidearten nur in geringen Mengen zugeführt wurden.¹¹ In Danzigs Export stand Roggen ebenfalls an erster Stelle, dann folgten Weizen und erst an dritter Stelle Gerste.¹² Der im Vergleich zur Zufuhr aus Polen geringe Anteil der Gerste am Danziger Export erklärt sich durch den Eigenverbrauch der Danziger Brauereien und dadurch, daß Weizen vor allem aus Preußen selbst zugeführt wurde.

Die Maßeinheit im Getreidehandel war die Last, die in Danzig — wie in Amsterdam — 3,105 mm³ umfaßte, mithin also 2 257 kg wog. Die Danziger Roggenlast war damit etwas kleiner als die Lübecker Getreidelast, die 3,312 m³ oder 2 407,8 kg Roggen bzw. 2 533,7 kg Weizen maß.¹³ Die Last enthielt 60 Scheffel.¹⁴

Getreidehandel fand in größerem Umfange zwischen Danzig und Lübeck bereits im 14. Jahrhundert statt. Lübeck verfügte im Gegensatz zu Hamburg über kein ausgedehntes Getreidehinterland. Nur die Gegenden um Travemünde, Eutin, Oldesloe und Mölln sowie das Stepnitzgebiet waren in ihrer Ausfuhr ganz auf Lübeck angewiesen; außerdem lehnten sich kleinere Ortschaften an der Ostseeküste an Lübeck als den größeren, kapitalkräftigeren Markt an.¹⁵ Für seinen Handel wie für die Versorgung der Stadt selbst in Hungerzeiten war Lübeck auf überseeische Getreide- und Mehlzufuhr aus entfernten Gebieten angewiesen.

⁷ Samsonowicz, H., Untersuchungen, S. 7; ders. Studien über Danziger Kaufmannskapital im 15. Jahrhundert, in: Hansische Studien, Berlin 1961, S. 332.

⁸ Samsonowicz, Henryk, Handel zagraniczny, S. 345.

⁹ Biskup, Marian, Z problematyki handlu polsko-gdańskiego, S. 393 ff.

¹⁰ Samsonowicz, Henryk, Handel zagraniczny, S. 345.

¹¹ Biskup, Marian, Handel wiślany, S. 177.

¹² Lauffer, Victor, a. a. O., S. 40.

¹³ Vogel, Walther, Geschichte der deutschen Seeschifffahrt, Bd. 1, Berlin 1915, S. 557 f.

¹⁴ Keyser, Erich, Danzigs Geschichte, 2. verb. u. verm. Aufl., Danzig o. J. (1928), S. 285.

¹⁵ Hansen, Johannes, a. a. O., S. 2 f.

Seit der Mitte des 15. Jahrhunderts begannen Lübecks Aufkäufer in die Einzugsgebiete der anderen wendischen Hansestädte einzudringen.¹⁶ 1460 und 1461 kauften Lübecker Bürger in Stargard i. Pom. und in Stettin Getreide auf;¹⁷ im Jahre 1487 wurde Wustrower Einwohnern vor der Trave Gerste beschlagnahmt;¹⁸ 1498 klagte ein Anklamer gegen die Witwe eines Lübecker Bürgers auf Bezahlung für gelieferte Gerste.¹⁹ Auch die Bemühungen Lübecks, die Getreideausfuhr Fehmarns, dessen Pfandschaft es von 1465 bis 1491 innehatte, auf den Lübecker Markt zu zwingen,²⁰ gehören in die Reihe der zur Sicherung einer kontinuierlichen Belieferung des Lübecker Marktes ergriffenen Maßnahmen.

Gleichzeitig aber versorgte sich Lübeck — und zu gewissen Zeiten auch die übrigen wendischen Städte — auf dem Danziger Markt mit Getreide. Das Danziger Ausfuhrbuch für 1475 weist auf erhebliche Getreideausfuhren in die wendischen Städte, vor allem nach Lübeck hin, die nicht allein durch die besondere Situation dieses Jahres im Nordseehandel verursacht worden sind. Im gleichen Jahre teilte Lübeck die Beschwerden seiner und der in Lübeck verkehrenden Kaufmannschaft über die Verfälschung des Danziger Mehls mit;²¹ 1478 beauftragte ein Danziger vor dem Danziger Schöffengericht den Lübecker Bürger und Brauer Hans Lange mit der Anforderung von 52 m. für gelieferte Gerste und Malz in Lübeck;²² als im Herbst 1481 in Lübeck großer Kornmangel herrschte, wandte sich der Rat an Danzig mit der

¹⁶ Ebenda, S. 20; Koppmann, Karl, Zur Geschichte der mecklenburgischen Klipphäfen (1345–1628), in: HGbl. 1885 (1886), S. 103 ff.; Techen, Fritz, Über Marktzwang und Hafenrecht, in: HGbl. 1908, S. 95 ff.

¹⁷ HUB VIII, Nr. 904, Nr. 1 055.

¹⁸ StA Wismar, Liber test. 1430–1490, Abt. VI, Rep. 1 C, S. 269: Hinrick Kleyneman, Pachtmann, und drei genannte Untertanen des Siverd von Oertzen, wohnhaft zu Wustrow, werden in Wismar mit dem Rostocker Rat verglichen, dessen Knechte ihnen vor der Trave 1487 $4\frac{1}{2}$ Last Gerste fortgenommen haben. 1488 Donnerstag vor St. Lucientage (= 1488 Dez. 11).

¹⁹ Ebel, Wilhelm, Ratsurteile I, Nr. 836.

²⁰ Hansen, Joh., a. a. O., S. 35 f. Daß dieses Vorhaben nicht ganz gelang, zeigen die auf S. 81 geschilderten Vorfälle.

²¹ Zur Getreideausfuhr Danzigs 1475 s. Stark, Walter, Pfahlkammerbücher, S. 70 ff.; HUB X, Nr. 454.

²² WAP Gdańsk 309.43.197, S. 21, feria secunda post Urbani 1478 (= Juni 1): „Versus Lubeck, Lange Hannsz et Pauwell Schulte juraverunt, en witlick to syende, dat Caspar Schulte Peter Kucke 52 marcas vor 5 last gerste et 3 last molt schuldich ist ... Et predictus Petrus Kuck constituit ... Lange Hannsz ... hujusmodo 52 marcas emonendas ...“. Nach Ebel, W., Ratsurteile I, Nr. 60 und Nr. 392 war Lange 1461 Bürge bei einem Getreidelieferungsgeschäft und 1487 Gestellungsbürge für zwei Pommern, wobei die Ansprache geschah „to Hanse Langen dem bruer“.

Bitte, Ankauf und Ausfuhr von 200 bis 300 Last Getreide ausschließlich zur Versorgung Lübecks zu gestatten. Danzig vertröstete auf das nächste Frühjahr, falls dann Korn die Weichsel herabkommen und etwas für die Ausfuhr übrig bleiben würde.²³ Lübeck wiederholte daraufhin seine Bitte am 1. April 1482²⁴ — ob mit Erfolg, ist nicht bekannt. Wahrscheinlich ist aber keine Lieferung erfolgt, denn die gespannte Situation auf dem Danziger Getreidemarkt hielt noch bis zum Frühjahr 1483 an, zu welchem Zeitpunkt erst Danzig die Kornausfuhr wieder freigab. Zu Pfingsten 1483 wurde sie aber schon wieder gesperrt, und im Sommer kostete die Last Roggen in Danzig 25 bis 26 m.²⁵

Zur gleichen Zeit hatte Danzig auch an Stralsund Korn geliefert, denn im April 1482 beauftragte ein Danziger Bürger einen Stralsunder Ratsherrn mit der Einforderung des Kaufpreises für dorthin gelieferten Weizen.²⁶ Der Termin dieser Lieferung ist nicht zu ersehen, lag aber wahrscheinlich vor der im Herbst 1481 verfügten Kornausfuhrsperrung Danzigs.²⁷

Es hat auch den Anschein, als wenn vereinzelt Lübecker Kaufleute als Gesellschafter von Danzigern am Kornhandel in die Nordsee hinein beteiligt waren. Bei den Verhandlungen mit den Engländern im Jahre 1491 in Antwerpen klagte der Lübecker Hermann Octorp wegen der Fortnahme eines Schiffes, das dem Lübecker Bürger Hinrich Hoveman gehört hatte und größtenteils mit Getreide beladen 1475 von Engländern fortgenommen worden war. Nun war Hinrich Hoveman ein Lübecker Kaufmann, der in vielfältigen Handels- und Geschäftsbeziehungen mit Danziger Kaufleuten stand;²⁸ daß er in diesem konkreten Falle als Gesellschafter von Danziger Kaufleuten Getreide nach der Nordsee verschifft hatte, mithin Danziger und Lübecker Kaufleute die Eigentümer der geraubten Getreideladung waren, ergibt sich aus der in diesem Artikel der Lübecker Klageschrift enthaltenen Satz: „Nota res est in cancellaria principis, nam in ea causa scripsere Lubicensis, G d a n e n s e s

²³ HUB X, Nr. 930.

²⁴ Ebenda, Nr. 957.

²⁵ Zu den Getreideausfuhrverboten Danzigs in diesen Jahren s. SS. rer. Pruss. IV, S. 743 f., 748; HUB X, Nr. 989, Nr. 991, S. 638 Anm. 2, Nr. 1 049, Nr. 1 107. Zu dem sich aus Nr. 1 107 entspinneenden jahrzehntelangen Streit Jodecks mit Danzig s. Hoffmann, Ernst, Danzigs Verhältnis zum Deutschen Reich in den Jahren 1466—1526, in: Zs. d. Westpreuß. Gesch. Vereins, Heft 53, Danzig 1911, S. 12 ff.

²⁶ WAP Gdańsk, 300.43.197, S. 27: „Ad universos et signanter civitatem Stralessund. Laurens Spornitz, noster c(oncivis) constituit . . . d. Henricum Schutyng, proconsulem in Sund(is), . . . a quodam Johanne Hulszberch 9 last(es) silig(is) et 18 mod(ios) emonendum . . . Feria sec. post Quasimodogeniti anno etc. 1482“ (= 1482 Apr. 15).

²⁷ S. Anm. 25.

²⁸ S. S. 107 f. Anm. 88, S. 254 Anm. 136.

et cetus civitatum congregatarum.“²⁹ Der einzige Grund für eine Verwendung Danzigs gegenüber dem englischen Könige kann nur eine dabei eingetretene Schädigung auch Danziger Kaufleute gewesen sein.

Ein zweites Mal wurde unter den Klageartikeln die Fortnahme eines Getreideschiffes durch Engländer für das Jahr 1483 aufgeführt;³⁰ die Eigentümer der Fracht waren neben dem schon genannten Hinrich Hoveman zwei andere Lübecker Bürger, die ebenfalls zu Danzigern enge geschäftliche Beziehungen unterhielten, Johannes Thegeler und „Johannes de Dalen“. Der letztere dürfte mit dem 1492—1496 als Lübecker Exporteur nach Danzig häufig auftretenden Hans van Dalen identisch sein.³¹ Obwohl in diesem zweiten Fall von einer Beteiligung der Danziger nicht ausdrücklich die Rede ist, ist sie doch nicht ausgeschlossen. Es bleibt natürlich bei beiden Fällen auch offen, aus welchem Hafen die Schiffe ausgelaufen waren. Doch mindestens der Fall des 1475 geraubten Schiffes deutet auf einen gemeinsam von Danziger und Lübecker Kaufleuten nach der Nordsee betriebenen Getreidehandel hin. Andererseits zeigt gerade dieser Fall auch ein weiteres Mal, wie das für 1475 von Danzig verhängte Verbot der Kornausfuhr durch den Sund mit Hilfe der Lübecker durch die Danziger Kaufleute umgangen wurde.³²

Die Angaben des Danziger Pfahlkammerbuches für den Export der Jahre 1490 bis 1492 liefern einen zusätzlichen Beweis dafür, daß nicht nur in „Hungerjahren“, sondern auch in „normalen“ Getreidejahren Korn von Danzig nach den wendischen Häfen verschifft wurde. Von den genannten drei Jahren waren die Jahre 1491 und 1492 Jahre allgemeiner Kornknappheit, in denen in Preußen Ausfuhrbeschränkungen und -verbote erlassen wurden.³³ Für 1490 jedoch sind keinerlei Nachrichten über Getreidemangel überliefert, so daß wir berechtigt sind, dieses Jahr als „Normaljahr“ anzusehen.

Für insgesamt 58 der 720 im Jahre 1490 aus dem Danziger Hafen auslaufenden Schiffe wurde im Pfahlkammerbuch der Bestimmungshafen vermerkt; 1491 war das gleiche bei elf von insgesamt 607 und für 1492 bei 58 von insgesamt 562 Ausfahrten

²⁹ HUB XI, Nr. 445 § 1.

³⁰ Ebenda, §§ 6—8.

³¹ Zu Hans van Dalen s. HUB XI, Nr. 445 § 7, 702, 776, 1036; Ebel, Wilh., Ratsurteile I, Nr. 367 (eine hierzu gehörende Eintragung in WAP Gdańsk 300.43.197, S. 50), Nr. 683; Schäfer, Dietrich, Das Buch des lübeckischen Vogtes auf Schonen, Nr. 350, S. 52 und Nr. 489, 25, S. 77.

³² Zum Verbot Danzigs, Getreide durch den Sund westwärts zu führen, und zu dessen Vorgeschichte s. HR II, 7, Nr. 270, 271 und Anm. 2; HUB X, Nr. 278, 309, 391, 400, 412, 428, 445, 471. Zur Umgehung dieses Verbots s. HUB X, Nr. 412, 471.

³³ SS. rer. Pruss. IV, S. 782, 790.

der Fall.³⁴ Ein Teil dieser den Bestimmungshäfen nach bekannten Fahrten war auch in die wendischen Städte gerichtet, wobei die Schiffe an Getreide oder Mehl die in Tabelle 26 aufgeführten Mengen geladen hatten.³⁵

Tabelle 26
Danzigs Getreideausfuhr in die wendischen Städte 1490—1492

nach	Lübeck		Wismar		Rostock		Stralsund		
	1490	1491	1490	1491	1491	1492	1490	1491	1492
Zahl der Fahrten	7	3	1	4	5	1	2	4	1
Roggen (Last)	19	—	—	—	—	16,5	—	117	—
Mehl (Last)	2	—	—	0,5	—	—	—	0,5	—
(Tonnen)	—	4	—	—	—	—	—	—	—

In den Lübecker Pfundzollbüchern, die ja grundsätzlich Getreide und Mehl nicht vermerkten, sind dennoch gelegentlich Einfuhren aufgezeichnet:³⁶

1492 aus Danzig	9 $\frac{1}{2}$ Last, 55 Tonnen, 1 Faß Mehl
aus Königsberg	13 Last Mehl, 3 Last, 4 Tonnen Roggen
1493 aus Danzig	3 Last, 8 Tonnen Mehl; 13 Last, 9 Tonnen Weizen
1495 aus Danzig	1 Last Mehl

Eine Bestimmung der Höhe des Anteils der Getreideausfuhr nach den wendischen Städten an der Gesamtausfuhr Danzigs ist nach diesen Angaben nicht möglich.

Es kann lediglich festgestellt werden, daß Lübeck gleichbleibend auf die überseeische Zufuhr von Getreide angewiesen war. Das geht allein schon aus der Tatsache hervor, daß Mehl und Getreide nicht nur in den Mangeljahren 1491 und 1492,³⁷ sondern auch in den Jahren danach bis 1496, in denen der Getreidepreis wieder auf

³⁴ Lauffer, Victor, a. a. O., S. 29.

³⁵ Ebenda, S. 30.

³⁶ Bruns, Friedrich, Pfundzollbücher, in: HGbl. 1908, S. 363—366.

³⁷ S. die ausführlichen Nachrichten über die Preisbewegungen der Jahre 1491—93 in Preußen und in den Niederlanden in SS. rer. Pruss. IV, S. 782—792. Der Preis für die Last Roggen stieg danach im Herbst 1491 in Danzig und Elbing auf 32 m. pr. (S. 784). — Zum Vergleich s. die Preisangaben für Getreide in Danzig aus den Jahren 1485—1488 bei Posthumus (a. a. O., S. 237): 11 bis 13 $\frac{1}{4}$ m. pr. für die Last Roggen.

die normale Höhe und z. T. sogar darunter zurückfiel, als für die Versorgung der Stadt benötigtes Einfuhrgut zollfrei gelassen wurden. Für die letzten drei Jahrzehnte des 15. Jahrhunderts ist ein ständiger Getreidehandel auf der Route Danzig—Lübeck zu konstatieren. Dagegen läßt sich über den Anteil Lübecks an der Danziger Gesamtausfuhr an Getreide keine begründete Aussage machen. Es ergibt sich aus den Quellen jedoch mit Sicherheit, daß die Hauptabnehmerländer des preußischen und polnischen Getreides im letzten Viertel des 15. Jahrhunderts die Niederlande waren. Sie wurden fast ausschließlich in direkter Fahrt durch Sund oder Belt beliefert.

Die Holz ausfuhr Danzigs wies ein breites Sortiment von Holzarten, -maßen und -qualitäten auf. Der Qualität nach wurde unterschieden zwischen „gut“, „wrak“ und „wrak-wrak“, wobei als Faustregel gelten konnte, daß „Wrak-Holz“ die Hälfte, „Wrak-Wrak-Holz“ ein Viertel des Preises der entsprechenden Quantität guten Holzes wert war.³⁸

Die am häufigsten über See ausgeführten Holzsorten waren das „Wagenschoß“ und das „Klappholz“. Unter Wagenschoß haben wir Balken zu verstehen, die aus 10 bis 18 Fuß (= rd. 2,80 bis 5 m) langen, astfreien Eichenstämmen geschnitten wurden. Beim Aufspalten der Stämme durften die weicheren Teile, also Rand und Kern, nicht miteinbezogen werden. In Danzig wurden auch die aus solchem Material gewonnenen etwa 10 Zoll (= 23,8 cm) starken Bretter als Wagenschoß bezeichnet. Gutes Wagenschoß durfte keine Risse aufweisen; gerissenes Holz galt als „wrak“, war es dazu noch auf den Enden geborsten und wies es Windfüße auf, so wurde es als „wrak-wrak“ eingestuft. Das Wagenschoß war in erster Linie für die Verwendung im Schiffbau bestimmt. Die Lübecker Pfundzollbücher verzeichneten vielfach einfach „Holz“, das nach dem Taxpreis mit dem Wagenschoß identisch gewesen sein dürfte.

Klappholz wurde aus dem bei der Verarbeitung der Stämme zu Wagenschoß anfallenden Restholz und aus schwächeren Eichenstämmen, aber auch aus Buchenstämmen gewonnen. Die einzelnen Stücke waren mindestens 5 Fuß (= 1,43 m) lang; zu Brettern aufgespalten waren diese 5 bis 9 Zoll (= 11,9 bis 21,4 cm) stark. Für die Klassifizierung galten die gleichen Qualitätsvorschriften wie beim Wagenschoß. Klappholz wurde vornehmlich zu Zimmermannsarbeiten gebraucht.³⁹

Ähnlichen Zwecken diente das Dielenholz, während der Verwendungszweck des

³⁸ Hirsch, Theodor, a. a. O., S. 253 Anm. 68. Im Kaufmannsbuch der beiden Reyersz. heißt es immer „Dat vrach steyt 2 voer een“ u. ä. (s. Posthumus, N. W., a. a. O., S. 323, Nr. 107/108; S. 328, Nr. 149; S. 332, Nr. 193). Differenzierter werden die Unterschiede in Jacob Stöves Kontorbuch angegeben: Gutholz 36 bis 40 Mark, Wrak-Holz 26 bis 30 Mark und Wrak-Wrak-Holz rd. 9 Mark (s. Schulte, Eduard, a. a. O., S. 45, S. 66 Anm. 44).

³⁹ Zum vorstehenden s. Hirsch, Theodor, a. a. O., S. 215 Anm. 861 und Schulte, Eduard, a. a. O., S. 45. Die Umrechnung auf das metrische System erfolgte nach der Tabelle bei Keyser, Erich, a. a. O., S. 284.

Boddenholzes sich aus dem Namen ergibt: es war für die Böttcherei bestimmt. Riemenholz („remen“) wurde beim Boots- und Schiffbau gebraucht. Die hochwertigste Holzsorte stellte das Bogenholz dar; es handelte sich dabei um Eibenholz, das aus den Karpatenwäldern stammte und vor allem nach England gehandelt wurde. Dem Bogenholz stand das Mastholz nur wenig im Wert nach.⁴⁰

Im Verkehr von Danzig nach Lübeck traten außerdem noch „elenholt“ und „flotholt“ auf; es wird sich dabei um zu kleineren Stücken verarbeitetes bzw. geflößtes Holz unbestimmter Qualität gehandelt haben.

Die gebräuchlichste Zählinheit für das Holz war das „Hundert“. Nach Hunderten wurden in den Hafenzollregistern Lübecks wie Danzigs gerechnet: Wagenschoß, Klappholz, Bodden- und Riemenholz. Beim Hundert war zwischen dem Groß- und dem Kleinhundert zu unterscheiden. Ein Großhundert rechnete gleich 12 Ringe = 24 Kleinhundert = 48 Schock = 2 880 Stück.⁴¹ Dielen- und Riemenholz wurden auch nach Schock gezählt. Für Flotholz kommt einmal die Zählinheit „Sostich“ vor. Die Zählinheit „Quarter“, nach der vereinzelt Wagenschoß und Klappholz gerechnet wurden, ist wahrscheinlich als ein Viertel des Groß- bzw. Kleinhunderts aufzufassen. Es ist aber auch möglich, daß es sich dabei um den vierten Teil eines „Sostich“, d. h. um 15 Kleinhundert = 1 800 Stück handelte.⁴² Im folgenden ist mit dem Quarter immer als mit dem vierten Teil des Hunderts gerechnet, was durch die Taxpreise des Lübecker Pfundzollles wahrscheinlicher gemacht wird.

Das Nebeneinander von Groß- und Kleinhundert hat in der handelsgeschichtlichen Literatur vielfach Verwirrung gestiftet, da die Hafenzollregister das Holz einfach nach Hundert verzeichneten, ohne — von seltenen Ausnahmefällen abgesehen — zwischen Groß- und Kleinhundert zu differenzieren. In der Literatur wurde nun die Entscheidung, ob es sich dabei um Groß- oder Kleinhundert handelte, ausdrücklich oder stillschweigend offengelassen bzw. ohne nähere Begründung und Prüfung der sich in den Quellen anbietenden Hinweise in dem einen oder anderen Sinne entschieden.⁴³ Dabei hing von der Entscheidung in der einen oder anderen Richtung

⁴⁰ Ein guter Mastbaum war sehr teuer. Im Danziger Schöffebuch wurde 1467 ein Mast gerechnet „so gud alse 200 und 60 geringe mark“! WAP Gdańsk 300.43.2b S. 77.

⁴¹ Schulte, Eduard, a. a. O., S. 65 Anm. 37.

⁴² Hirsch, Theodor, a. a. O., S. 254 Anm. 73: 1 Sechzig bei Wagenschoß oder Klappholz = 60 Kleinhundert = 7 200 Bretter.

⁴³ Ebenda, S. 253 ff.; Lauffer, Victor, a. a. O., S. 42; Bruns, Friedrich, Pfundzollbücher, in: HGBll. 1908, S. 394 f.; Samsonowicz, Henryk, Handel zagraniczny, S. 290 Anm.; ders., Struktura, S. 705 f., Anm. 50; Biskup, Marian, Handel wiślany, S. 180 Anm. 16. Die von Biskup angeführte Korrektur der Angaben Lauffers durch St. Kutrzeba bleibt unverständlich, da Lauffer an der angegebenen Stelle keine Angaben über Groß- oder Kleinhundert gemacht hat und dort, wo er auf den Unterschied zu sprechen kommt, die Frage offen läßt.

nicht mehr und nicht weniger als die Verringerung oder Vergrößerung im Holzexport des größten mittelalterlichen Holzhafens Europas um das 24fache ab.

Bei der Pfundzollerhebung in Lübeck wurden in der Regel das Hundert Klappholz mit 12 m. lüb., das Hundert Wagenschoß dagegen mit 8 m. lüb. getaxt. Da das Wagenschoß aber das wertvollere Holz, das Klappholz dagegen das weniger wertvolle darstellte, mußte damit die Frage auftauchen, ob es sich bei beiden Holzsorten um die gleiche Menge handelte. Offenbar mußte doch ein Hundert Klappholz eine größere Anzahl von Stücken als ein Hundert Wagenschoß enthalten haben. Die Lösung bietet sich an einer einzigen Stelle des Lübecker Pfundzollbuches für den Eingang des Jahres 1492 an: Schiffer Bartholomeus Meusel verzollte von Königsberg kommand 1/2 Packen Flachs und 2 Großhundert Klappholz mit zusammen 3 ß 8 den.,⁴⁴ was einem Wert von 44 Mark lüb. entsprach. Der Packen Flachs wurde in der Regel mit 40 Mark, der halbe Packen also mit 20 Mark taxiert; danach blieben für die 2 Großhundert Klappholz als Taxpreis 24 Mark bzw. je 1 Großhundert 12 Mark übrig, was dem üblichen Taxpreis in all den Fällen entsprach, bei denen das Klappholz einfach nach Hundert eingetragen wurde. Daraus ergibt sich mit Sicherheit, daß unter dem Hundert bei Klappholz immer das Großhundert und folglich unter dem Hundert Wagenschoß immer das Kleinhundert zu verstehen waren.⁴⁵

Die gleiche Praxis läßt sich auch bei der Führung der Danziger Pfahlkammerbücher beobachten. Wenn Klappholz in kleineren Mengen verladen wurde, berechnete man es nach Quartern oder halben (Groß-)Hundert, sonst wurde ausdrücklich vermerkt, daß es sich um Kleinhundert Klappholz handelte.⁴⁶

Im Überseeverkehr wurde auch das Boddemholz nach Großhundert berechnet.⁴⁷

⁴⁴ STA Lübeck, Pfundzollbücher 1492–96. Eingangsbuch S. VI, 1492 „na misericordia domini“ (= 1492 nach Mai 6) Schiffer Bertelmeus Meusel.

⁴⁵ N. W. Posthumus interpretiert die Eintragungen in das von ihm herausgegebene Kaufmannsbüchlein in gleichem Sinne (a. a. O., S. 317 Nr. 56 Anm. 1, S. 332 Nr. 193 Anm. 1, S. 323 Nr. 107 Anm. 1). Nach Eduard Schulte (a. a. O., S. 65 Anm. 37) ist Walther Vogel für die Zeit um 1600 zu dem gleichen Ergebnis gekommen. Das ebenda von Vogel für den Sundverkehr festgestellte Preisverhältnis zwischen dem Kleinhundert Wagenschoß und dem Großhundert Klappholz von 3 : 5 wird in etwa durch die Taxpreise des Lübecker Pfundzolls (8 : 12) bestätigt. S. auch die Preisangaben bei Samsonowicz, Henryk, *Struktura*, S. 705 f. Anm. 50, und HUB VIII, Nr. 1 160 §§ 77, 81; IX, Nr. 541.

⁴⁶ WAP Gdańsk 300.19.4 — S. 27': Schiffer Wolter Kerstenssz verzollte: „Item 2c clapholt, item 2c wagenschoot, item 18 last roggem, item 3 last roggem, item 15 kleine clapholt.“

⁴⁷ HUB VIII, Nr. 22: „... boddeme, 24 cleynhundert vor eyn grothundert gerekent, also de kastume bii der sze darvan is.“ — Im Gegensatz zu den mehr verwaltungsinternen Aufzeichnungen der Hafenzollregister wird dagegen in den Schöffen- und Zeugebüchern exakt zwischen Groß- und Kleinhundert unterschieden, z. B. im Danziger Liber test. — WAP Gdańsk 300.43.197 — S. 59': „Versus Wismaria coram consulatu. Pawel Hoft constituit in

Das von Danzig aus verschifft Holz kam grundsätzlich auf dem Wasserwege aus dem Inland an die Küste — auf der Weichsel oder auf dem Wasserwege von Litauen über das Kurische und das Frische Haff. Auf der Weichsel und ihren Nebenflüssen wurde das Holz geflößt, aus Litauen kam es vorwiegend zu Schiff,⁴⁸ da die Holzflößerei über die Haffstrecken zu schwierig war. Doch ist auch an Königsberg vorbei betriebene Flößerei nach Danzig bezeugt.⁴⁹

Die Hauptliefergebiete von Waldwaren (Holz, dann Asche, Pech und Teer) waren N-O-Masowien (Różan, Łomża, Przasnysz und Ciechanów) und Podlasien (Goniądz, Drohiczyn, Brześć-Litewski, Bielsk-Podlaski und Suraz). Für alle diese Orte ist im 15. Jahrhundert der Handel mit Holz und Waldwaren nach Danzig bezeugt.⁵⁰

Kaum weniger zahlreich sind die Zeugnisse für den Handel mit litauischem Holz nach Danzig und von Danzig aus über See. Vor 1467 hatten die Danziger Roloff Veltstede und Albrecht Gerdes gemeinsam Holz in Litauen erworben; nach dem Tode des Gerdes erbt Claus Boghe dessen Anteil und übertrug ihn auf Claus Vere.⁵¹ Im gleichen Jahre verpflichtete sich ein Bartholomeus Schulte, in Litauen als Erbgut des verstorbenen Hans Dolinger stehendes Holz für die Erben nach Danzig zu schaffen.⁵² Offenbar hatte Schulte seine Verpflichtung nicht erfüllen können oder wollen, denn im nächsten Jahre — 1468 — wollte ein Hans Trost gegen einen ihm von der Witwe des Dolinger zu überlassenden Anteil das Holz aus Kowno holen,⁵³ und in der Tat brachte er fast 22 Kleinhundert gutes und 48 Kleinhundert wrakes Holz nach Danzig.⁵⁴

procuratorem Bartolomeus Sundeman, vann her Hohann Banczkow consulem ibidem emonendum szotan gelt, alsz vann 8^c grot hundert clapholt unn 3½ grot hundert bodem, quae illi transmisit, gekamen isz . . . Actum Silvestri 1489“ (= 1488 Dez. 31).

⁴⁸ Schulte, Eduard, a. a. O., S. 46: „ . . . dat littowesche holt wertt nicht in water affgeflottett wie dat masoiesche . . . Dar umme is datt litoewesche velle geller dan datt masoesche holt“.

⁴⁹ HUB X, Nr. 204.

⁵⁰ Biskup, Marian, Z problematyki, S. 393. S. auch die Angaben über die Weichselflößerei in den Kriegsjahren 1464 und 1465 zwischen Thorn und Danzig, die M. Biskup (Handel wiślany, S. 108 f.) aus den Danziger Leidegeldbüchern gewonnen hat. Die von Biskup hier errechnete Gesamtziffer für die Holzzufuhr müßte nach unseren Darlegungen über Groß- und Kleinhundert noch höher angesetzt werden, da das Hundert Klappholz mit 2 880 Stück zu berechnen sein wird.

⁵¹ WAP Gdańsk 300.43.2b, S. 49, 1467 fer. sexta ante conversionis Pauli (= 1467 Jan. 23); ebenda, S. 54, 1467 fer. sexta ante Oculi (= 1467 Febr. 27).

⁵² Ebenda, S. 50'.

⁵³ Ebenda, S. 117, 1468 fer. quarta ante Joh. bapt. (1468 Juni 22).

⁵⁴ Ebenda, S. 166', 1469 fer. sexta ante Hedwigis (= 1469 Okt. 13) bezeugten die geschworenen Großholz-Wraker, 1468 von Hans Trost „2 633 bret gut holt und 5 839 brede wrak“ eingenommen zu haben.

Kowno war der wichtigste Stützpunkt für den Holzeinkauf der Danziger in Litauen. Um 1470 werden in der Ordnung König Kasimirs für den dortigen deutschen Kaufmann ausdrücklich die Asche- und Holzbuden erwähnt.⁵⁵ 1476 richtete der deutsche Kaufmann in Kowno an Danzig die Bitte, wegen der Schleusenreparatur an den Hochmeister zu schreiben, da sich das Holz staute und nicht fortgeschafft werden konnte; „dar licht up dissen dagh noch hundert hundert holtes“ wurde geklagt.⁵⁶ Die Stadt Kowno war bestrebt, den Holzeinkauf der Danziger auf den Kownoer Markt zu beschränken und den Aufkauf in der Umgebung ihren eigenen Bürgern vorzubehalten. Daher führte Kowno 1476 bei Danzig darüber Beschwerde, daß die (Danziger) Kaufleute im Gegensatz zu früheren Zeiten landeinwärts ritten und zum Schaden der Kownoer Holz zusammenkauften.⁵⁷ 1479 war einem Danziger Bürger Knarrholz in Kowno arretiert worden.⁵⁸ 1482 erwähnte Caspar Weinreich unter den gelegentlichen Preisnotierungen an erster Stelle den Preis für litauisches Klappholz.⁵⁹ Im gleichen Jahre hinterließ ein Peter Doys aus Deventer bei seiner Abreise bei seinem Danziger Wirt eine Forderung auf litauisches Wagenschoß.⁶⁰ Schließlich sei noch ein Prozeß erwähnt, den der Danziger Bürger Georg Sasse 1495 gegen den Lübecker Heyne Ulrich vor dem Lübecker Rat wegen litauischen Holzes führte, das sicherlich aus Danzig nach Lübeck geliefert worden war.⁶¹

Um sich einen beständigen Zufluß des für Exportzwecke benötigten Holzes zu sichern, waren die Danziger Kaufleute schon frühzeitig dazu übergegangen, sich durch die Gewährung von Vorschüssen und Krediten die Lieferanten zu verpflichten. Das Danziger Schöffenbuch enthält zahlreiche Eintragungen für die Zeit zwischen 1466 und 1476, in denen sich die Schuldner in der Regel zur Lieferung von Holz in einer bestimmten Menge und Qualität gegen einen Festpreis im kommenden Frühjahr verpflichteten, nachdem sie den Erhalt eines Vorschusses oder eine Schuld anerkannt hatten. Dieses Verfahren hatte für den Gläubiger den Vorzug, daß er zu einer bestimmten Zeit mit einer bestimmten Quantität rechnen konnte, wobei der im voraus bedungene Festpreis ihn außerdem weitgehend von den Marktschwankungen unabhängig machte. Als weiterer Vorteil für den Gläubiger kam die Übernahme des Transportrisikos durch den Schuldner hinzu, denn die Lieferung wurde erst als

⁵⁵ HUB IX, Nr. 688 § 8.

⁵⁶ HUB X, Nr. 473.

⁵⁷ Ebenda, Nr. 486.

⁵⁸ Ebenda, Nr. 746.

⁵⁹ SS. rer. Pruss. IV, S. 746.

⁶⁰ HUB X, Nr. 1 019.

⁶¹ Ebel, Wilhelm, Ratsurteile I, Nr. 644. — Die beiden letztgenannten Beispiele bestätigen übrigens den o. a. Gebrauch von Groß- und Kleinhundert bei Wagenschoß und Klappholz.

erfolgt anerkannt, wenn das Holz auf den Holzwiesen entlang der Mottlau von den vereidigten Holzwrakern der Stadt begutachtet und vereinnahmt worden war.⁶²

Als Kreditnehmer und Lieferanten von Holz treten in den Danziger Schöffebüchern sowohl Kaufleute⁶³ als auch Adlige⁶⁴ aus dem Weichselgebiet in Erscheinung, die von Danziger Kaufleuten Vorschüsse zur Verrechnung auf Holzlieferungen erhalten hatten. Wenn auch die meisten Schuldverpflichtungen in Geld ausgedrückt wurden, wird es sich in der Mehrzahl der Fälle um einen Warenkredit in den von Danzig aus landeinwärts gehandelten Warenarten gehandelt haben, kaum um Geldkredite.

Eine andere Gruppe von Holzlieferanten waren diejenigen Schuldner, die mit einem Vorschuß des Kaufmanns versehen, von Danzig aus nach Masowien zogen, um hier über Winter Holz zu werben und im Frühjahr abzuflößen. 1467 verpflichteten sich gegenüber dem Danziger Kaufmann Franz Grube drei Männer, unter ihnen ein „Thonius van Balve“, der auch für die anderen beiden bürgte, zur Lieferung von 10 Großhundert Klappholz im nächsten Frühjahr. Gleichzeitig sicherten sie dem Grube zum Marktpreis das Vorkaufsrecht für alles Holz zu, das sie über dieses Quantum hinaus erarbeiten und anliefern würden.⁶⁵ Im nächsten Herbst — 1468 — ver-

⁶² Hirsch, Theodor, a. a. O., S. 215 f. — Als Beispiel solch einer Verpflichtung aus dem Danziger Schöffebuch — WAP Gdańsk 300.43.2b — S. 131': Merten Slehe schuldet Tide-mann Monike 20 Hundert Klappholz, „... dar he van em up entfangen hefft 50 geringe mark, elk 1^c vor 5 geringe mark ...“ Das Holz war zu liefern „... mit den ersten openen water upt vorjahr negestkomende hir up de weze geringet und gewraket“. 1468, fer. secunda in vigilia Nicolai (= 1468 Dez. 5). Die Übernahme des Transportrisikos erfolgte in der Regel unter solcher oder ähnlicher Kurzformel. Gelegentlich wird es ausdrücklich erwähnt: ebenda, S. 323', 1474 fer. sexta ante Antonii (= 1474 Jan. 14) bekennt Peter Grymole gegen Hans Czerneholt eine Schuld von 104 ger. Mark., für die er im nächsten Frühjahr Holz liefern will; „... und weret zake, dat de watervlot edder yesz dat hold tosloge und em so nicht geweren konde ...“, soll sich Czerneholt an Grymoles Gütern schadlos halten. (Grymole war ein Lomzaer Kaufmann, s. S. 44 Anm. 49.)

⁶³ WAP Gdańsk 300.43.2b, S. 71, 1467 fer. sexta post Joh. bapt. (= 1467 Juni 26) „Symon Czyse van Prentezke“ (Przasnysz?); S. 78', 1467 fer. post Bartolomei (= 1467 Aug. 25) „Symon Czyse van Prantezke“ und sein Sohn „Steczke“; S. 207, 1470 fer. sexta ante Sim. et Jud. apost. (= 1470 Okt. 26) „Panii Janii, de borgermeister to Soletz“ (Solec); S. 232', 1471 fer. sexta post Vis. Mar. (= 1471 Juli 6) „Merten Oszmerogk van der Ganszee“ (Goniądz?); S. 400, 1476 sabbato post oct. Corp. Christi (= 1476 Juni 22) „Jurge Peterssone van Russchen Byelsky“ (Bielsk Podlaski) und „Steffen Kannyfke“ von ebenda (s. zu dem letzteren auch HUB X, Nr. 1 046).

⁶⁴ Ebenda, S. 179, 1470 fer. quarta post Cathedra Petri (= 1470 Febr. 28) „Stybor van Suckulynszkii“; S. 303, 1473 Jacob, Schwager des Vogtes „tom Russchen Briszke“ (Brześć Litewski); S. 306, 1473 fer. sec. post Vis. Mar. (1473 Juli 5) „Yon Manufsky“.

⁶⁵ Ebenda, 1467 fer. sexta ante Omn. Sanct. (= 1467 Okt. 30).

pflichtete sich Thonius van Balven, diesmal zusammen mit einem anderen Partner, gegenüber den Kaufleuten Thewes Cruse und Lukas Kamerman zur Lieferung von Klappholz im Frühjahr 1469.⁶⁶ Er hatte sich einen anderen Auftraggeber suchen müssen, da Grube um die Jahreswende 1467/68 gestorben war.⁶⁷

Die Holzwerber gehörten offenbar den plebejischen Schichten der Stadt an. Unter ihnen trat z. B. ein Hans Berndes in Erscheinung, der sich 1472 gegenüber dem Kaufmann Bertold Wulf zur Lieferung von Holz und Teer, dann 1476 gegenüber dem Kaufmann Lukas Kamerman zur Lieferung von Pech und Teer verpflichtete, wofür er nach Erfüllung des Liefervertrages —³ gewissermaßen als Erfüllungsprämie — außer der vereinbarten Restzahlung noch ein Paar guter Hosen erhalten sollte.⁶⁸ Immerhin aber mußte doch wenigstens einer von ihnen über ein kleines Besitztum verfügen, an dem der Kaufmann sich schadlos halten konnte, wenn die zugesagten Leistungen nicht termin- und qualitätsgerecht erbracht wurden. Waren sie besitzlos, mußte ein anderer besitzender Bürger oder Einwohner mit seinem Eigentum Bürgschaft leisten. So verpflichteten sich 1471 zwei Männer gegen den Kaufmann Hans Wegener zur Lieferung von Bogenholz im Frühjahr 1472; dafür bürgte ein dritter, an dem Unternehmen nicht beteiligter Mann „by synem erve op dem haketwerke gelegen“.⁶⁹

Bei den Geschäftsbeziehungen Danziger Kaufleute mit Kaufleuten und Adligen aus Masowien handelte es sich im Prinzip um Kreditgeschäfte, bei denen das Geld lediglich „als Wertmaß in der Preisbestimmung der verkauften Ware“ und gleichzeitig als „ideelles Kaufmittel“ funktionierte,⁷⁰ wobei durch die Koppelung mit einer auf Frist gestellten Gegenlieferung von Holz (oder anderen Waldwaren) diese Doppelfunktion des Geldes auch bei dem Verhältnis zwischen dem Holzlieferanten und seinem Danziger Gläubiger gegeben war. Der spekulative Charakter, den Lieferungs- und Termingeschäfte dieser Art zwangsläufig trugen,⁷¹ trat hier nicht so deutlich hervor, da im Gegensatz zu anderen hansischen Handelswaren wie Hering

⁶⁶ Ebenda, S. 125', 1468 fer. sec. post Michaelis (1468 Okt. 3), und S. 130, 1468 fer. sexta ante Elisabeth (= 1468 Nov. 18).

⁶⁷ Ebenda, S. 98', 1468 fer. quarta post Conv. Pauli (1468 Jan. 26), nahm Elisabeth, Grubes Witwe, Vormünder für ihre Tochter an.

⁶⁸ Ebenda, S. 289', 1472 fer. sexta post Lucie (= 1472 Dez. 18) und S. 291, 1473 fer. sexta ante Anthonii (= 1473 Jan. 15).

⁶⁹ Ebenda, S. 249, 1471 fer. quarta ante Thome ap. (= 1471 Dez. 20); das Hakelwerk war der aus der früheren slawischen Fischersiedlung hervorgegangene Teil der Altstadt Danzig. — Andere Verpflichtungen von Holzwerbern ebenda, S. 131', 135, 236', 237, 268.

⁷⁰ Marx, Karl, Das Kapital Bd. 1, in: Marx/Engels, Werke, Bd. 23, Berlin 1962, S. 150.

⁷¹ Fritze, Konrad, Wendepunkt, S. 45 f.

oder Getreide der Holzeinschlag und -transport weniger von Klimabedingungen, schlechten Fangergebnissen u. ä. Zufälligkeiten bedroht waren, so daß aus diesem Grunde und auch wegen der längeren Lagerfähigkeit des Holzes die Preise relativ beständig und daher eher kalkulierbar waren. Eigentlich war nur der Transport des Holzes nach Danzig unsicher; zu später Eisaufruch im Frühjahr oder zu starkes Frühjahrshochwasser konnten die termingemäße Lieferung gefährden.

Durch die Kreditierung stellten einerseits die Danziger Kaufleute das zur Erschließung dieser Gebiete für die Lieferung von Rohstoffen und Halbfabrikaten notwendige Handelskapital zur Verfügung, d. h., das Handelskapital entwickelte „die Richtung der Produktion auf den Tauschwert“, vergrößerte, vermannigfachte und kosmopolisierte sie. Damit begann es aber gleichzeitig gemäß der allgemeinen Tendenz, die der Entwicklung des Handels und des Handelskapitals im Vorkapitalismus eigen war, „nicht mehr bloß den Überschuß der Produktion, sondern . . . nach und nach diese selbst“ zu erfassen,⁷² indem es in diesem konkreten Falle das Hinterland Danzigs ökonomisch von der Stadt an der Weichselmündung abhängig machte.

Das Verhältnis der Danziger Kaufleute zu den von ihnen mit Geldvorschüssen ausgestatteten Holzwerbern trug einen anderen Charakter. Nach dem Wortlaut der Quellen arbeiteten die Holzwerber selbst, traten also als Produzenten auf, wobei sie den erhaltenen Vorschuß für den Ankauf des einzuschlagenden Holzes, aber auch für den eigenen Lebensunterhalt in der Zeit des Holzeinschlags und des Abflößens verwenden mußten. Die Produzenten selbst waren dabei vom Absatzmarkt abgeschnitten; die Produktion dieser Art wurde erst durch die Vorschüsse des Kaufmanns ermöglicht. Sein Verhältnis zu den Holzwerbern kam also am ehesten dem eines Verlags gleich, der den Charakter einer „Übergangserscheinung zwischen feudaler und kapitalistischer Produktionsweise“ trug.⁷³

Ein erheblicher Teil des Holzes wurde in Danzig selbst für Bauzwecke, vor allem im Schiffbau, verwendet. Bereits seit dem Ende des 14. Jahrhunderts hatte sich in Danzig eine Schiffbauindustrie entwickelt, die neben dem Ausbau einer eigenen Handelsflotte auch für fremde Rechnung Schiffe auflegte.⁷⁴ Vor allem wegen des Baues von Schiffen zum Verkauf an Holländer hatte es bereits vor der Mitte des Jahrhunderts Differenzen zwischen Danzig und den wendischen Städten als den Verfechtern eines rigorosen Verbots für Bau und Verkauf von Schiffen an Butenhansen ge-

⁷² Marx, Karl, *Das Kapital*, Bd. 3, in: Marx/Engels, *Werke*, Bd. 25, Berlin 1964, S. 343 f.

⁷³ Kirchberg, Peter, *Bemerkungen zum Verhältnis Kaufmann – Fischer in Norwegen zur Hansezeit*, in: Hans. Studien, Berlin 1961, S. 207 f.

⁷⁴ Bogucka, Maria, *Gdańsk jako ósrodek produkcyjny w XIV–XVII wieku*, Warszawa 1962, S. 43 ff.

geben.⁷⁵ Bis über die Mitte des 15. Jahrhunderts hinaus traten auch Engländer als Schiffskäufer in Danzig auf.⁷⁶ Seit 1453 trieb Danzig endgültig eine eigene Schiffbaupolitik, in der es sich durch keinerlei Proteste seitens der anderen Hansestädte beirren ließ. Sein Ratmann Bernd Pawest erklärte die Haltung seiner Heimatstadt 1472 dem Kaufmann in Brügge kurz und bündig: „... to Danczk is holt, yser, dar syn tymmerlwde und smede, hirumme, leven hern, so kan dat nach nicht gewandelt werden.“⁷⁷ Dabei ist es in den folgenden Jahrhunderten geblieben.⁷⁸

Das nicht für den Gebrauch im städtischen Gewerbe benötigte Holz ging in den überseeischen Export, der auch zu einem Teil nach den wendischen Hansestädten gerichtet war. Aus der 2. Hälfte des 15. Jahrhunderts sind die in Tabelle 27 aufgeführten Werte für den Danziger Holzexport bekannt.⁷⁹

Tabelle 27
Danzigs Holzexport über See in der 2. Hälfte des 15. Jahrhunderts

		1460	1471	1475	1490	1491	1492
Wagenschoß	(Hundert)	3161	2700	2160	399,75	521	221,5
	(Stück)	—	—	—	—	13	—
	(Quarter)	—	—	—	—	2	—
gut	(Hundert)	—	—	—	44	179	13
wrak	(Hundert)	—	—	—	875	766,5	154,5
wrak	(Quarter)	—	—	—	—	3	—
Gutholz	(Hundert)	—	—	—	677	311	66
Klappholz	(Hundert)	265,5	405	211	380,5	266,5	234,5
	(Last)	5	—	—	2	—	—
	(Quarter)	—	—	—	—	12	1
gut	(Hundert)	—	—	—	—	6	4
wrak	(Hundert)	—	—	—	18	26,5	3
Bogenholz	(Hundert)	—	—	—	61,25	39,5	27
	(Last)	—	—	—	9	2	9
wrak	(Hundert)	—	—	—	25	6	7
wrak	(Last)	—	—	—	2,5	—	—

⁷⁵ Baasch, Ernst, Beiträge zur Geschichte des deutschen Seeschiffbaues und der Schiffbaupolitik, Hamburg 1899, S. 3 ff.

⁷⁶ HUB VIII, Nr. 84 § 27, Nr. 639; IX, Nr. 523 § 1 g.

⁷⁷ HR II, 6, Nr. 547.

⁷⁸ Olechnowitz, Karl Friedrich, Der Schiffbau der hansischen Spätzeit, Weimar 1960, S. 11 f., 28.

⁷⁹ Die Werte für 1460, 1471, 1475 nach Samsonowicz, Henryk, Handel zagraniczny, S. 326 Tab. III; für 1490–92 nach Lauffer, Victor, a. a. O., S. 36.

Tabelle 27 (Fortsetzung)

		1460	1471	1475	1490	1491	1492
Remenholz	(Hundert)	—	—	—	9,5	24	29
	(Quarter)	—	—	—	21	—	1
Boddenholz	(Hundert)	—	—	—	10	7	5
	(Quarter)	—	—	—	—	—	1
wrak	(Hundert)	—	—	—	—	1	—
Knarrholz	(Hundert)	—	—	—	—	11	—
Floßholz	(Sechzig)	—	—	—	—	25,5	—
Baumholz	(Hundert)	—	—	—	—	0,5	—
Dielen	(Mandel)	—	—	—	—	—	4
	(Schock)	—	—	—	75,5	102	62,5
	(Quarter)	—	—	—	4	—	—
wrak	(Schock)	—	—	—	—	2,5	—
Masten		—	—	—	—	8	—

Unter Beschränkung auf die vollen Hundert bei gleichzeitiger Zusammenfassung der wahrscheinlich identischen Sorten Wagenschoß und Gutholz zu Wagenschoß ergibt in den wichtigsten Holzsorten Wagenschoß, Klappholz und Dielen für die Danziger Gesamtausfuhr die folgende Tabelle 28, in die für die Jahre 1475 und 1492 die Werte für die wahrscheinliche (1475)⁸⁰ oder tatsächliche (1492) Lübecker Einfuhr aus Danzig⁸¹ eingefügt werden, um den Anteil Lübecks am Danziger Holzexport abwägen zu können:

Tabelle 28

	Wagenschoß Hundert	Klappholz Hundert	Dielen Schock
1460	3161	265,5	—
1471	2700	405	—
1475	2610	211	—
davon 1475			
nach Lübeck	1366	59	1,5
= %	52,3	27,9	—
1490	1955,75	398,5	75,5
1491	1768,5	309	104,5
1492	455	241,5	62,5
davon 1492			
nach Lübeck	166,5	1	13,5
= %	36,6	0,4	21,6

⁸⁰ Stark, Walter, Pfahlkammerbücher, S. 73.

⁸¹ Die Werte für die Lübecker Holzeinfuhr aus Danzig 1492 nach Bruns, Friedrich, Pfundzollbücher, in: HGbl. 1908, S. 361 ff.

Bei einem Vergleich der einzelnen Jahreswerte für die Danziger Gesamtausfuhr fällt zunächst auf, daß im Vergleich zu den Jahren 1460, 1471 und 1475 die Holzausfuhr in den Jahren 1490–92 erheblich zurückgegangen ist, wobei der Abfall bei der Ausfuhr des hochwertigen Wagenschosses eingetreten ist, während die Klappholzausfuhr sich ungefähr auf gleicher Höhe hat halten können.

Was den Anteil Lübecks an der Danziger Holzausfuhr betrifft, sei daran erinnert, daß in den Jahren 1475 und 1492, für die allein ein Vergleich möglich ist, der Verkehr Danzigs durch den Sund in die Nordsee hinein starken Beschränkungen unterlag, was sich 1492 auch deutlich in der im Vergleich zu den beiden vorhergehenden Jahren geringeren Danziger Holzausfuhr widerspiegelt. Umgekehrt werden die 1475 und 1492 für die Umlandfahrt bestehenden Schwierigkeiten sich auf ein Ansteigen des Handels auf dem Überlandweg, d. h. über Lübeck—Hamburg, ausgewirkt haben, der aber erst im darauffolgenden Jahre 1493 seinen Höhepunkt erreichte mit einer verstärkten Holzeinfuhr Lübecks, während 1494 sich bereits eine rückläufige Entwicklung abzuzeichnen begann. Die Handelskrise des Jahres 1495 wirkte sich auch noch im nächsten Jahr aus, obwohl das völlige Ausbleiben des preußischen Holzes bis zum Abschluß der Zollerhebung am 1. Juli 1496 in erster Linie durch den harten und langandauernden Winter zu erklären ist.⁸² Entsprechend wird sich die Holzflößerei in diesem Frühjahr verspätet haben, so daß die im Mai und Juni ladebereiten Schiffe kaum Holz in Danzig vorfanden. Daher scheint es auch verständlich, daß bis zum 1. Juli 1496 noch keine Importe preußischen Holzes in Lübeck erfolgten.

All diese Umstände erklären das starke Auf und Ab im Holzhandel von Preußen nach Lübeck, wie es die Lübecker Pfundzollbücher für die Jahre 1492 bis 1496 widergeben (siehe Tabelle 29).

Dazu kamen noch aus Danzig 9 Hundert „Clenholt“ (1494) und 2 Sostich Flotholt (1492), aus Königsberg 1 Sostich Flotholt (1496).

Daß die Jahre mit völligem oder weitgehendem Ausfall des Holzhandels zwischen Preußen und den wendischen Städten zu den Ausnahmerecheinungen gehörten, wird durch den Niederschlag bestätigt, den der Holzhandel in den übrigen Quellen dieser Zeit gefunden hat. Selbst in den schwierigen Jahren des 13jährigen Krieges ist er niemals für längere Zeit unterbrochen worden. Sobald der Weichselweg gesichert war, konnte die Holzlieferung für die wendischen Städte fortgesetzt werden. Bereits 1461 fand Holzverfrachtung von Danzig nach Lübeck und 1462 nach Wismar statt.⁸⁴ Für das Jahr 1464 hob der Danziger Ratsschreiber und Chronist des Krieges, Johannes Lindau, hervor, daß u. a. auch aus den wendischen Städten viele Schiffe nach Danzig

⁸² SS. rer. Pruss. IV, S. 799.

⁸⁴ HUB VIII, Nr. 1 013, Nr. 1 245.

kamen, und „alle widderumb wurden geladen mit tere, pich, assche, wagenschosz, delen und clapholtze“.⁸⁵

1478 ernannte Arndt Veckinghusen in Danzig einen Bevollmächtigten zur Einforderung von u. a. vier großen Masten von dem Lübecker Siverd Veckinghusen, die er diesem „tho truwer handt“ übersandt hatte.⁸⁶ 1483 prozessierte der Lübecker Dirk Tottelstede in Danzig und Lübeck mit der Witwe seines verstorbenen Danziger Han-

Tabelle 29
Lübecks Holzeinfuhr aus Preußen 1492—96⁸³

	Wagenschoß Hundert	Holz - Hundert	Klappholz Hundert	Quarter	Dielen Schock
1492 aus					
Danzig	143,5	23	1	3	13,5
Königsberg	49,5	1	8	—	—
1493 aus					
Danzig	491,25	147,5	29	—	1
Königsberg	49	42	—	—	—
1494 aus					
Danzig	245,5	38	59,5	5	2
Königsberg	38	—	5	—	—
1495 aus					
Danzig	—	—	—	—	22,5
Königsberg	—	—	—	—	—
1496 aus					
Danzig	—	—	—	—	—
Königsberg	—	—	4	—	—

delspartners Bartold Bolting wegen der Abrechnung von 28 $\frac{1}{2}$ Hundert Holz,⁸⁷ und 1485 bevollmächtigte Hildebrand Ferber vor den Danziger Schöffen den Lübecker Hinrich Hovemann, alles Wagenschoß, das der Lübecker Hermen Ruckerdink als

⁸⁵ SS. rer. Pruss. IV, S. 614.

⁸⁶ WAP Gdańsk 300.43.197, S. 25: „Versus Lubecke, Arndt Fickinghusenn et Hans Eggert ... Actum in vig. Barbare anno etc. 78.“ (= 1478 Dez. 3).

⁸³ Bruns, Friedrich, Pfundzollbücher, in: HGBll. 1908, S. 361 ff.

⁸⁷ Ebel, Wilhelm, Ratsurteile I, Nr. 306. Hierzu gehört eine Eintragung des Danziger Liber test. — WAP Gdańsk 300.43.197 — S. 32': „Versus Lubecke coram consulatu. Ursula relicta Bartolt Boltingis ... constituit in procuratorem Martinum Tropponouwem ad emonendum a quodam Theoderico Tottelstede cive ibidem 27 $\frac{1}{2}$ C wagenschot tofordernde.“ Zwischen fer. sexta post Joh. bapt. und fer. sexta post Vis. Marie 1483 (= 1483 Juni 27 bis Juli 4).

Ferbers Gut mit sich führte, und die sonstigen Schulden Ruckerdinks an Ferber in Lübeck einzufordern.⁸⁸

Um die gleiche Zeit hatte der Danziger Hans Wigenrade ebenfalls an Ruckerdink Wagenschoß als Kommissionsgut geschickt.⁸⁹ 1488 befrachtete der Danziger Ratmann Cord Schele den Wismarer Bürger und Schiffer Claus Weidemann mit Wagenschoß, das dieser in Lübeck an den Lübecker Tile Tegetmeier abliefern sollte.⁹⁰ 1490 freite Jürgen Schreiber aus Danzig ihm gehörendes Wagenschoß, das bei Schreibers Lübecker Kommissionär arrestiert worden war.⁹¹ Zu Anfang des Jahres 1496 ernannte Jürgen Angermünde in Danzig einen Bevollmächtigten zum Empfang der Schulden und des ihm gehörenden Wagenschoßes oder des aus dem Verkauf erlösten Geldes aus dem Nachlaß seines Lübecker Geschäftspartners Johann Brekelfeldt.⁹² Im darauffolgenden Jahre (1497) setzte sich ein Lübecker Holzwraker mit der Witwe eines Amtsgenossen auseinander wegen Holzes (Wagenschoß), das die beiden Männer „van hern Clawes Veren, radtmannes to Dansick“ empfangen hatten.⁹³

Viele dieser Beispiele weisen auf Kommissionsgeschäfte hin, bei denen Danziger Kaufleute Holz zum Verkauf gegen Verrechnung an Lübecker Geschäftspartner übersandten. Es hat demnach den Anschein, als ob im Holzhandel zwischen Danzig und Lübeck der Kommissionshandel die in diesem Handelszweig vorherrschende Organisationsform war.

Insgesamt gesehen erreichte der Holzhandel von Preußen nach Lübeck keine sonderlich hohen Umsätze. 1492 wurde aus Danzig für 1 640 m., aus Königsberg für 530 m., aus Preußen insgesamt also für 2 170 m. Holz nach Lübeck eingeführt. Die entsprechenden Werte für 1493 lauteten 5 664 m., 736 m. und 6 200 m.

⁸⁸ Ebenda, S. 44, in octava Visit. Marie 1485 (= 1485 Juli 8). — Aus dieser Angelegenheit und aus der Geschäftsverbindung Ferbers mit Hovemann entspann sich ein langer Rechtstreit zwischen den Erben Hildebrandt Ferbers einerseits und den Testamentariern Hovemanns andererseits, s. Ebel, Wilh., Ratsurteile I, Nr. 502, 503 1491 Juni 4/15; HR III, 3, Nr. 353 §§ 114—119; HUB XI, Nr. 1 050, 1 062.

⁸⁹ WAP Gdańsk 300.43.197, S. 47: „Dithmar Degener ... Actum fer. secunda post Reminiscere 1486“ (= 1486 Febr. 20).

⁹⁰ STA Wismar, Lib. test. 1430—1490, Abt. VI, Rep. 1C, S. 265, 1488 „in sunte Annen daghe“ (= 1488 Juli 26).

⁹¹ Ebel, Wilhelm, Ratsurteile I, Nr. 480.

⁹² WAP Gdańsk 300.43.197, S. 90: „Versus Lubecke. Jurgen Angermunde constituit Joachim Haserdt ... presentem, omnia sua debita et signanter huiusmodi ligna wagesc(ot), quae reposuit apud Johanem Brekelfeldt felicis memorie, recipiendum et a venditis lignis pecunias sublevandum ... Actum fer. sexta ante Petri cathedra“ (= 1496 Febr. 18). — Zu Jürgen Angermünde s. Samsonowicz, Henryk, Untersuchungen, S. 140.

⁹³ Ebel, Wilhelm, Ratsurteile I, Nr. 764.

Zur gleichen Zeit beteiligten sich am Holzhandel mit Preußen in Lübeck 37 Kaufleute, von denen nur zwei — Arnd Jagehorn und Hinrich Petershagen — in beiden Jahren mit Holz handelten. Die anderen Kaufleute importierten jeweils nur in einem der beiden Jahre Holz und dabei — mit drei Ausnahmen: Hans Borchstede, Enwolt Frese und Hermen Haverbeke — auch nur aus einem der beiden preußischen Häfen.

Offenbar erforderte die Beteiligung am Holzhandel nicht so bedeutende Kapitalinvestitionen, so daß sich auch weniger kapitalkräftige Händler beteiligen konnten. So weisen die Pfundzollbücher Holzimporteure mit Einfuhren im Werte von 10, 44 und 56 m. auf. Selbst Handwerker beteiligten sich am Holzhandel. Im Jahre 1493 verzeichnete das Pfundzollbuch als Empfänger von 7 Hundert Wagenschoß (Taxwert 56 m.) einen „Mester Kersten“, der nicht, wie man vielleicht erwarten dürfte, einemholzverarbeitenden Gewerbe nachging, sondern das ehrsame Handwerk eines — Barbiers ausübte. Er befaßte sich in diesem Jahr nicht zum ersten Male mit Holzgeschäften, denn bereits drei Jahre früher prozessierte er gegen den schon genannten Danziger Jürgen Schreiber vor dem Lübeckr Rat „etliken wagenschotes und schuld halven“.⁹⁴

Die Konzentration des Handels war dennoch auch bei Holz ebenfalls ziemlich hoch, wenn auch nicht so hoch wie bei anderen Waren. Immerhin aber bestritten von den 1492/93 in dieser Branche tätigen 37 Kaufleuten neun zusammen über die Hälfte des Wertes der Lübecker Holzeinfuhr aus Preußen allein (siehe Tabelle 30).

Tabelle 30

	Wert der Holzeinfuhr (in m. Lüb.)	= % der Lübecker Holzeinfuhr aus Preußen
Frederik Kortsak	1278	15,3%
Claus Munter	740	8,8%
Arnd Jagehorn	626	7,5%
Hermen Haverbeke	522	6,2%
Enwolt Frese	520	6,2%
Otte Kreiie	416	5,0%
Peter Possik	360	4,3%
Hartwig Stange	356	4,2%
Kersten Alberssz	348	4,2%
	5166	61,7%

⁹⁴ Ebél, Wilhelm, Ratsurteile I, Nr. 480: „Mester Kersten Pawest eyn barberer unde Jorien Schriver van Danzijke . . .“.

Zumindest bei Holz scheint der Handel von Danzig in die wendischen Städte von Wismar bis Stralsund reger als in umgekehrter Richtung gewesen zu sein. 1462 begann z. B. ein Danziger Schiffer eine Trampfahrt mit einer Holzfracht nach Wismar.⁹⁵ 1483 ernannte Lorenz Ecke aus Danzig einen Bevollmächtigten zur Einforderung von u. a. 68 m. lüb. für 8 Hundert Klappholz von Bartolt Roringk aus Wismar;⁹⁶ 1488 ließ Paul Hoeft aus Danzig durch einen Beauftragten von dem Wismarer Ratmann Johann Bantzkow Geld für geliefertes Klapp- und Boddemholz einfordern.⁹⁷ Auch in den letzten beiden Fällen wird es sich um Kommissionsgeschäfte gehandelt haben.

Derselbe Paul Hoeft handelte auch nach Stralsund mit Holz; 1477 verkaufte er Wagenschoß und Klappholz, das er dort bei einem Geschäftspartner, dem Stralsunder Hans Freude („Hannsz Frewden“) stehen hatte.⁹⁸

Zweimal fanden sich auch im Danziger Zeugebuch Hinweise auf einen Holzhandel nach Rostock hin. 1484 kauften zwei Rostocker Bürger — Marquardt Kroger und Hinrich Pargow — aus einem Königsberger Schiff 25½ Hundert Wagenschoß, die dem Danziger Kaufmann Symon Dalewin gehörten.⁹⁹ Interessanter ist der zweite Hinweis: 1489 hatte ein Rostocker Schiffer, Hans Siverdt, in zwei Reisen Holz von Danzig nach Rostock gebracht und dies dort verkauft. Er mußte sich darauf in Rostock gegen die Nachrede verteidigen, ihm nicht gehörendes Gut verkauft zu haben. Bei seiner erneuten Anwesenheit in Danzig ließ er sich vor den Danziger Schöffen durch seine Lieferanten bestätigen, daß er ihnen das Holz bezahlt habe, also mit Eigengut in Rostock gehandelt habe.¹⁰⁰ Diesem Vorkommnis würde keine allzu große Bedeutung beizumessen sein, wenn nicht dieser Hans Siverdt derselbe Rostocker

⁹⁵ HUB VIII, Nr. 1 245.

⁹⁶ WAP Gdańsk 300.43.197, S. 32': „Wizmariam versus. Coram consulatu. Lorentz Ecke concivis . . . Actum feria secunda in vig. Joh. bapt.“ (= 1483 Juni 23).

⁹⁷ Ebenda, S. 59'. Nach Friedrich Crull (Die Ratslinie der Stadt Wismar, Halle 1875, S. 78 bis 84) war Joh. Bantzkow Wismarer Ratmann von 1479 bis 1494.

⁹⁸ Ebenda, S. 13: „Versus Stralessund. Pawel Hovet heft bekant . . . Actum in die Lucie“ (= 1477 Dez. 13).

⁹⁹ Ebenda, S. 42: „Versus Rostock. Symon Dalewyn constituit . . . Actum feria quarta post Reminiscere“ (= 1485 März 2).

¹⁰⁰ Ebenda, S. 66': „Versus Rostock. Hannsz Siverdt proposuit, quod est diffamatus, dat he szotann holt, alsz (he) im vorgangen jare mit twen reszenn mit juw tor stede gebracht heft nicht sulle gegulden unnd betalet hebben, ock sulcke 5 stucken, dar he synen toll mede vorfullet hadde, ane willen unnd weten des jhennen, dem edt toquam, genahmen hebbe. Des synn etc. Jacob Stenhof, unuse borger, gestanden und heft bekant, dat he sulk holt, alsz he dat erste mal mit Juw tor stede gebracht heft, em recht und redelick afgekoft heft unnd wol tor noghe vull unnd all gegulden und betalt. Alex Holloger etiam, quod sua debita recepit. Item Clausz Struvigh, quod ligna 200 adducta ab eo emit et bene solvit. Actum feria quarta post Esto mihi“ (= 1490 Febr. 24).

Schiffer gewesen wäre, der 1488 und 1490 mit den in Danzig Handel treibenden Amsterdamern Symon Reyerszen und Reyer Direszen in engen Geschäftsbeziehungen stand. Er wurde von ihnen — mit Holz! — befrachtet und besorgte für sie auch Geldgeschäfte mit ihrem Lübecker Geschäftspartner.¹⁰¹

Das läßt vermuten, daß der in Rostock gegen Siverdt erhobene Vorwurf aus dem Verdacht herrührte, nur „Strohmann“ zu sein und mit seinem Namen in Danzig sitzenden Holländern den Holzhandel nach den wendischen Städten zu ermöglichen. Ob dieser Verdacht zu Recht bestand, kann heute nach den Quellen nicht mehr entschieden werden. Daß es so gewesen sein könnte, ist aber weder unmöglich noch unwahrscheinlich.

Über den weiteren Verbleib des Holzes von Lübeck aus werden wir nur durch wenige Quellen unterrichtet. Ein beträchtlicher Teil wird in den wendischen Städten selbst zum Schiffbau oder anderweitig verwendet worden sein. Außer nach Mecklenburg und Pommern (1496: 3 Hundert Wagenschoß) ist zwischen 1492 und 1496 von Lübeck aus in andere Ostseehäfen kein Holz verschifft worden.¹⁰² Ein erheblicher Teil des nach Lübeck eingeführten Holzes wurde aber auch von dort westwärts versandt. 1461 gestattete König Christian von Dänemark den Amsterdamern die Benutzung des Landweges zwischen Husum und Flensburg in beiden Richtungen; der dazu erlassene Zolltarif vermerkte ausdrücklich mehrere Sorten „Prutzkesz holtes“.¹⁰³ Der normale Weg war aber der Wasserweg auf dem Stecknitzkanal und der Elbe nach Hamburg. Daß auf diesem Wege Holz versandt wurde, zeigt die Beschwerde der 1485 in Lübeck zur Tagfahrt versammelten wendischen Städte über die Erhöhung des Lauenburger Zolls auf Heringe und Holz.¹⁰⁴

Vor allem scheinen die Holländer diesen Weg neben dem Sundwege für ihren Handel mit preußischem Holz benutzt zu haben, denn 1496 hielten es die Lübecker Salzfahrer, die ja weitgehend den Stecknitzverkehr beherrschten, für notwendig, in ihre Ordnung ausdrücklich die Bestimmung aufzunehmen, daß keiner von ihnen den Holländern bei der Verfrachtung des Wagenschoßes Vergünstigungen gewähren dürfte.¹⁰⁵ Auf einen Holzhandel der Holländer über Lübeck deutet auch hin, daß 1482 ein Peter Doys aus Deventer als Ergebnis einer Handelsreise, die er z. T. mit Gütern

¹⁰¹ Posthumus, N. W., a. a. O., S. 315 Nr. 39, S. 327 Nr. 144, S. 328 Nr. 155, S. 330 Nr. 171.

¹⁰² Bruns, Friedrich, Pfundzollbücher, in: HGbl. 1907, S. 462. Das ausgeführte Bäckerholz war nicht preußischer Herkunft.

¹⁰³ HUB VIII, Nr. 1 093/94.

¹⁰⁴ HR III, 2, Nr. 11 § 35. Zum Verkehr auf dem Stecknitzkanal und der Elbe s. Nissen, Nis Rudolf, a. a. O., S. 10 f.

¹⁰⁵ HUB XI, Nr. 978 § 3.

eines Amsterdamer Verwandten unternommen hatte, als Gegenwert für die von ihm verkauften Tuche in Danzig, aber auch in Lübeck Forderungen auf litauisches Holz hinterließ.¹⁰⁶ Unter den von Reyerszen und seinem Gesellschafter in Danzig befrachteten Schiffern befanden sich neben Niederländern auch Schiffer aus den Ostseehäfen, die ausgesprochene Ostseefahrer waren,¹⁰⁷ also vermutlich das ihnen verfrachtete Holz an den Lübecker Faktor der beiden Amsterdamer zu bringen hatten.

In Konkurrenz mit den Holländern betrieben natürlich auch Danziger, Lübecker und Hamburger Kaufleute einen über Lübeck westwärts gehenden Holzhandel. In erster Linie kamen hierfür die Lübecker Salzfahrer selbst als Eigentümer der Stecknitzschiffe in Betracht. In den Jahren 1492/93 traten von ihnen insgesamt sechs mit Ein- oder Ausfuhren im Danzig- oder Königsberghandel Lübecks hervor, davon vier als Importeure aus Preußen. Drei von diesen führten aus Preußen Wagenschoß, einer Holz, Pech und Flachs und einer Pech wieder ein. Andere Einfuhren hatten die Salzfahrer aus Preußen nicht aufzuweisen.¹⁰⁸

Die o. a. Abmachung der Salzfahrer erklärt sich aus dem Bestreben, die Holländer als Konkurrenten auszuschließen oder sie doch nach Möglichkeit in ihrem Geschäft zu behindern. Auch Hamburg fand 1477 Veranlassung, sich bei Lüneburg über die Praktiken der Lübecker Bürger zu beschweren, die den Hamburgern ihre Güter, „de se doch sulven in den riken und Prutzere lande kopen, hantheren unde op ere egene eventure to Lubeke schigken“, arrestierten. Unter den Gütern wurden u. a. Dielen, Mehl und Fische aufgeführt.¹⁰⁹ Es bestand zwar kein offizielles Durchfahrverbot für Lübeck, doch bereitete man offenbar der Konkurrenz gern mit allen erlaubten und unerlaubten Mitteln Schwierigkeiten.

Von Hamburg aus erfolgte der Holzversand weiter über See. So wurden 1463 einem Hamburger Bürger in Middelburg Wagenschoß und Asche arrestiert, die als sein Eigentum über See und Sand gegangen waren.¹¹⁰ Am 20. und 21. Januar 1484

¹⁰⁶ HUB X, Nr. 1 019.

¹⁰⁷ Posthumus, N. W., a. a. O., S. 327 f., Nr. 145–147. Ebenda, S. 328 Nr. 149–155 werden u. a. genannt „Henrich Vys“ (= Hinrick Wisch aus Kolberg, 1472 in der Ostseefahrt — HUB X, Nr. 174); „Peter Kafmeyster“, nach HR II, 6, Nr. 251 § 6 Rostocker Schiffer, der nach dem Danziger Pfahlkammerbuch — WAP Gdańsk 300.19.5 — 1474 je einmal aus Wismar und Lübeck, 1475 aus Lübeck und Stralsund in Danzig einlief, „Hans Syvert“, S. 110 Anm. 100.

¹⁰⁸ Die Holz importierenden Salzfahrer waren Hinrich Bardewik (7 Hundert Wagenschoß), Hartwig Stange (44½ Hundert Wagenschoß), Bernd Basedow (10½ Hundert Wagenschoß, 1 Hundert Klappholz).

¹⁰⁹ HUB X, Nr. 538.

¹¹⁰ Ebel, Wilhelm, Ratsurteile I, Nr. 82.

wurde ein Hamburger Schiff auf der Fahrt nach Seeland von englischen Seeräubern ausgeplündert. Die Ladung bestand aus Hamburger Bier (also mußte es aus Hamburg ausgelaufen sein), Kupfer, Fisch und Wagenschoß; ihre Eigentümer waren Hamburger und Danziger Bürger.¹⁴¹ 1490 schließlich ging ein Kampener Schiff auf der Fahrt von Hamburg nach Kampen durch Seeraub verloren, dessen Ladung aus typisch preußischen Ausfuhrgütern wie Wagenschoß, Flachs und Teer bestand. Wegen des Fehlens einer direkten Fahrt zwischen Danzig und Hamburg in dieser Zeit ist es sehr wahrscheinlich, daß in diesem Falle die von Hamburg aus verschickten Waren über Lübeck geleitet worden waren.

Pech, Teer und Asche stellten neben Holz, Wachs und Pelzwerk die für die mittelalterliche Ausfuhr Osteuropas charakteristischen Waldprodukte dar. Pech und Teer wurden im Schiffbau Westeuropas, Asche zu verschiedenen gewerblichen Zwecken verwendet. Aus dem zur Untersuchung stehenden Zeitraum ist die Verwendung von Asche aus Preußen in den Seifensiedereien von Brügge und Antwerpen belegt.¹⁴²

Nach den Quellen zu urteilen, stammten die aus Danzig ausgeführten Güter Pech und Teer hauptsächlich aus dem Weichsel-Narew-Gebiet, vor allem aus dem Norden und Osten Masowiens.¹⁴³ Bei der Beschaffung der für den Export benötigten Mengen wandten die Danziger Kaufleute die gleichen Verfahren wie bei der Holzwerbung an: Sie verpflichteten sich die Lieferanten aus dem Hinterlande durch Kreditgewährung¹⁴⁴ oder „verlegten“ Danziger Bürger oder Einwohner mit Geld, die ihnen im nächsten Frühjahr die im Winter erworbenen Waren in Danzig zu liefern hatten.¹⁴⁵ Zu diesem Dienst verpflichteten sich wiederum Angehörige der plebejischen Schichten, wie die bereits zitierte Abrede zwischen Hans Berndes und Lucas Kamerman über die Gewährung von „1 par gud hozen“ nach Lieferung der vereinbarten Mengen von Holz und Pech bezeugt.

Gelegentlich sind noch Thorner als in Thorn oder Danzig tätige Zwischenhändler

¹⁴¹ HUB X, Nr. 1 120.

¹⁴² HUB X, Nr. 474, 476.

¹⁴³ S. hierzu Biskup, Marian, *Z problematyki handlu polsko-gdańskiego*, S. 393 f.

¹⁴⁴ Beispiele dieser Art im Danziger Schöffnenbuch — WAP Gdańsk 300.43.2b — auf den Seiten 26', 70, 71, 97, 101', 160, 202', 232' aus den Jahren 1466 bis 1472.

¹⁴⁵ Ebenda, S. 254 — 1472 feria quarta ante purific. Marie (1472 Jan. 28) — verpflichteten sich ein Jacob Hoppe gegenüber Lucas Kamerman, S. 289' — 1472 feria sexta post Lucie (1472 Dez. 18) — und S. 291 — 1473 feria secunda ante Anthonii (1473 Jan. 11) — ein Hans Berndes gegenüber Bertold Wulf, S. 400' — 1476 feria quarta post Joh. Bapt. (1476 Juni 26) als Übertragung einer Eintragung aus dem Schöffnenbuch der Altstadt von 1475 feria sexta post Lucie (1475 Dez. 15) — derselbe Hans Bernd(es) gegenüber Lucas Kamerman.

im Handel mit Pech und Teer bezeugt,¹¹⁶ doch handelte es sich hierbei um Ausnahmen. Der direkte Bezug aus den Produktionsgebieten bildete die Regel, entweder in der oben geschilderten Art und Weise oder durch den direkten Einkauf bei den polnischen Lieferanten in Danzig selbst, wenn sie ihre Güter nach Danzig zum Verkauf brachten oder bringen ließen.¹¹⁷

Die Asche kam nach Danzig sowohl aus Masowien auf dem Weichselwege¹¹⁸ als auch aus Litauen über das dortige Kontor in Kowno.¹¹⁹ In welchem Verhältnis die beiden Einfuhrwege zueinander standen, läßt sich nicht angeben. Die preußische Asche wurde bei der Brake mit einer Bärenklaue auf dem Faßholz gezeichnet und dadurch von der Rigaer (mit einem Hirschhorn gezeichneten) oder Pernerer (mit einem Salm gezeichneten) Asche unterschieden.¹²⁰

Das Braken der aus Litauen kommenden Asche geschah in Königsberg.¹²¹ Nach dem 13jährigen Kriege entschieden der König von Polen und der Hochmeister im Herbst 1466 den Streit zwischen Danzig und Königsberg um den Königsberger Anspruch auf Niederlage und Brake für die aus Litauen kommenden Güter dahin, daß in den nächsten drei Jahren für die Asche aus Litauen und Samaiten die Brake in Königsberg erfolgen sollte, alle anderen Güter aber von Niederlage und Brake frei sein sollten.¹²² Diese zunächst nur für drei Jahre vorgesehene Regelung ist offenbar zur Dauerregelung geworden, denn 1476 verwies das Kontor in Kowno, als es von Danzig wegen der Größe der Aschefässer gemahnt worden war, auf die in Königsberg geübte Asche-Brake als die zuständige Instanz.¹²³

Bei Pech, Teer und Asche rechneten 12 Tonnen auf die Last, beim Überseetransport 14 Tonnen auf die Schiffslast.¹²⁴ Es bleibt unklar, ob die Hafenzollbücher Dan-

¹¹⁶ Ebenda, S. 61 1467 feria quarta ante Georgii (1467 März 11) und S. 70 1467 feria sexta ante Viti et Modesti (1467 Juni 12).

¹¹⁷ Ebenda, S. 202' 1470 feria quarta ante Michaelis (1470 Sept. 26): Hans Kleynsmith und Albrecht Dreyer deponieren beim Gericht von wegen des „Paul Czernoffszkii“ und des „Niccolos Troyenitezii“ 133 ger. m. 1 scot für Pech; S. 403, 1476 feria sexta in vig. Laurentii (1476 Aug. 9), bekennt sich ein Schotte Wolter Kuper gegen „Niccolos, pane Markensone von Warschow“ zu einer Schuld von 19 m. 1 pferd. für 21 Tonnen Pech (Einer der seltenen Fälle von Gästehandel!).

¹¹⁸ Biskup, Marian, Handel wiślany, S. 181.

¹¹⁹ Hirsch, Theodor, a. a. O., S. 165 f.; Stein, Walther, Vom deutschen Kontor in Kowno, in: HGBll. 1916, S. 260.

¹²⁰ HUB X, Nr. 476.

¹²¹ Hirsch, Theodor, S. 282.

¹²² HUB IX, Nr. 324.

¹²³ HUB X, Nr. 488.

¹²⁴ Schulte, Eduard, a. a. O., S. 44; s. auch Hirsch, Theodor, a. a. O., S. 255; nach HUB IX, Nr. 541 X § 36 rechnete man 1468 eine Schiffslast Asche „14 vate vor de last“; ebenda

zigs und Lübecks unter „Last“ die kleine Last zu 12 Tonnen oder die Schiffslast verstanden; sie kannten nur die Bezeichnung „Last“ und „Tonne“, bei Asche gelegentlich auch „Faß“. Wahrscheinlich ist die Berechnung der Last zu 12 Tonnen, die auch im folgenden als Grundlage der Berechnungen genommen ist.

Nach den Danziger Pfahlkammerbüchern der Jahre 1490—92 betrug die Danziger Ausfuhr in diesen Jahren die in Tabelle 31 genannten Mengen.¹²⁵

Tabelle 31
Danzigs Ausfuhr an Pech, Teer und Asche (1490—1492)

	1490		1491			1492		
	Last	Tonnen	Last	Tonnen	Faß	Last	Tonnen	Faß
Pech	418	41	436,5	110	14	404,5	4	—
Teer	358	67	507	216	—	359,5	86	—
Pech u. Teer	—	—	75	66	—	84,5	14	—
Asche	1097,5	5	856	235	6	1146	48	11

Nach Aufrechnung der Tonnen und Fässer auf die Last ergeben sich daraus folgende Werte in Last (abgerundet) (siehe Tabelle 32).

Tabelle 32

	1490	1491	1492	Jahresdurchschnitt 1490—1492
Pech	421	446	405	424
Teer	364	325	367	352
Pech und Teer	—	81	86	—
Asche	1098	876	1151	1042

Als Vergleich seien diesen Werten die Angaben über die Lübecker Einfuhr aus Danzig in den Jahren 1492—1496 (nach Aufrechnung auf Last) gegenübergestellt¹²⁶ (siehe Tabelle 33).

Für das Jahr 1492 läßt sich der Anteil der nach Lübeck gerichteten Ausfuhr an Danzigs Gesamtausfuhr unmittelbar feststellen: Er machte bei Pech 16,8%, bei Teer

IX § 2 wird auch Teer nach Schiffslasten berechnet. — Das Gewicht der Tonnen oder Fässer ist nicht bekannt. Theodor Hirsch (a. a. O., S. 255) nimmt ein Gewicht von 1 Schiffs-pfund für das Faß Asche an.

¹²⁵ Lauffer, Victor, a. a. O., S. 37.

¹²⁶ Bruns, Friedrich, Pfundzollbücher, in: HGbl. Jg. 1908, S. 361—365.

Tabelle 33
Lübecks Einfuhr an Pech, Teer und Asche aus Danzig (1492—1496)

	1492	1493	1494	1495	1496	Jahresdurchschnitt
Pech	68	138	11	18	3,5	rd. 48
Teer	36,5	26,5	5	—	—	68
Pech und Teer	3	2	—	—	—	
Asche	200,5	52	6	—	—	rd. 52

9,6% und bei Asche 17,4% aus, wenn von den geringen Mengen „Pech und Teer“ als unerheblich abgesehen wird.

Es muß dabei zunächst vermerkt werden, daß der Handel zwischen Danzig und Lübeck bei Asche im Jahre 1492 und bei Pech in den Jahren 1492/3 besonders stark anstieg, um dann in den folgenden Jahren auf ein Minimum zurückzugehen bzw. ganz auszufallen. Es bestätigt sich dadurch auch von dieser Seite her die schon früher geäußerte Ansicht, daß 1492 wegen der politischen Verhältnisse in Nord- und Ostsee in beiden Handelsrichtungen ein Jahr des Rückfalls in die frühere Form des Überlandhandels auf Kosten der Umlandfahrt durch den Sund darstellte.¹²⁷

Unter diesem Aspekt ergibt vielleicht die Gegenüberstellung der Jahresdurchschnittswerte der Jahre 1490—92 für Danzigs überseeische Ausfuhr und der Jahre 1492—96 für Lübecks Einfuhr aus Danzig ein realeres Bild. Danach würde der Anteil der nach Lübeck bestimmten Ausfuhr an Danzigs Gesamtausfuhr bei Pech 11,3%, bei Teer 19,3% und bei Asche 5,0% ausgemacht haben. In jedem Falle aber läßt sich mit Bestimmtheit feststellen, daß auch bei diesen Produkten der überwiegende Anteil der Danziger Ausfuhr unmittelbar auf dem Seewege in die westeuropäischen Absatzgebiete gelangte, ohne daß es dazu der Vermittlung Lübecks bedurft hätte.

Als im August 1470 die wendischen Städte auf Betreiben des Brügger Kontors auf der Lübecker Tagfahrt den Versuch unternahmen, bei der Erneuerung des flandrischen Stapels den Begriff des Stapelgutes auch auf alle Asche auszudehnen,¹²⁸ stießen sie schon damals bei den preußischen und livländischen Städten auf Widerstand, zumal gleichzeitig die Einrichtung einer Stapelflotte auf der Route Hamburg—Brügge vorgesehen wurde,¹²⁹ wodurch aller Aschehandel aus der Ostsee nach den Niederlanden faktisch auf den Überlandweg Lübeck—Hamburg gezwungen worden wäre. Die Danziger, Königsberger und livländischen Ratssendeboten hatten zunächst den Artikel wegen der Asche ad referendum genommen. Nach Beratung mit Schöffen und

¹²⁷ S. S. 38 f.

¹²⁸ HR II, 6, Nr. 356 § 54.

¹²⁹ Ebenda, § 52.

Bürgerschaft lehnte der Danziger Rat dann die Bestätigung der Beschlüsse über die Erneuerung des Stapels und die Errichtung der Stapelflotte insgesamt ab.¹³⁰

Nach den Taxwerten der Lübecker Pfundzollbücher erreichte der Handel mit Asche, Pech und Teer aus Preußen in den Jahren 1492 und 1493 folgende Umsatzhöhen (in m. lüb.) (siehe Tabelle 34).

Tabelle 34

	1492	1493	1492/93
Asche			
aus Danzig	1094	198	1292
aus Königsberg	165	200	365
aus Preußen	1259	398	1657
Pech			
aus Danzig	642	1242	1884
aus Königsberg	69,5	15	84,5
aus Preußen	711,5	1257	1968,5
Teer			
aus Danzig	357	219	576
aus Königsberg	74	72	146
aus Preußen	431	291	722

Der Gesamtwert der Lübecker Einfuhr aus Danzig bei allen drei Produkten machte in beiden Jahren zusammen $4\ 347\frac{1}{2}$ m. lüb. aus. Von 39 Kaufleuten, die Asche, Pech und Teer importierten, erreichten die Lübecker Bürger

Hermen Hütterok	mit 1 300 m. lüb. (= 30,0 %),
Hartwig Stange	mit 463 m. lüb. (= 10,6 %),
David Divessz	mit 294 m. lüb. (= 6,8 %) und
Hermen Ruckerdink	mit 292 m. lüb. (= 6,7 %)

die höchste Beteiligung. Sie konzentrierten damit über die Hälfte (54,1%) des Lübecker Imports aus Preußen in ihren Händen. Nur zwei von ihnen, Hütterok und Ruckerdink, handelten in beiden Jahren mit diesen Gütern, während Divessz und Stange nur 1492 Asche (für 292 m. lüb.) bzw. 1493 Pech (für 463 m. lüb.) aus Danzig importierten. Hütterok bezog in beiden Jahren Asche, Pech und Teer im Werte von 696 und 704 m. lüb. aus Danzig; Ruckerdink dagegen wickelte sein größtes Geschäft in Asche und Teer 1493 mit Königsberg ab (227 m. lüb.) und erhielt aus Danzig nur 1492 Asche im Werte von 65 m. lüb.

¹³⁰ Ebenda, Nr. 482, 483, 547. Zur Nichteinhaltung der Stapelbeschlüsse wegen der Asche durch Riga s. auch HUB XI, Nr. 1 298 1471 Aug. 3.

Über den weiteren Verbleib der nach Lübeck eingeführten Güter besitzen wir nur wenige Nachrichten. 1488 klagte ein Hamburger gegen einen Lübecker Bürger wegen 11 $\frac{1}{2}$ Last Asche, die der Kläger in Lübeck gekauft und dem Beklagten zum Transport über Oldesloe nach Hamburg überantwortet hatte.¹³¹ Die weitere Beförderung von Hamburg aus erfolgte dann auf dem Seewege.¹³² Ein nicht unerheblicher Teil des Gutes wird aber auch in Lübeck selbst geblieben sein.

Das *Wachs* stand, wenn wir von der mengenmäßig nicht zu fassenden Getreide-einfuhr abschen, in der Einfuhr Lübecks aus Danzig an erster Stelle. Am Ende des 15. Jahrhunderts hatte Danzig den preußischen Wachshandel nahezu völlig an sich gezogen, denn unter den in Lübeck 1492 bis 1496 verzeichneten Einfuhren aus Königsberg fehlt Wachs vollständig.¹³³ Während im Ordenseigenhandel nach Flandern um die Wende vom 14. zum 15. Jahrhundert litauisches Wachs gar nicht oder höchstens nur auf dem Wege über Thorn in Erscheinung trat,¹³⁴ eröffnete der 1. Thorner Friede von 1411 Danzig den direkten Weg nach Litauen. Seitdem erfolgte der Wachseinkauf nicht mehr über Thorn. Nur in der Zeit des 13jährigen Krieges, als die direkte Verbindung auf dem gewohnten Wege über Königsberg unterbrochen war, wurde litauisches Wachs aus Königsberg nach Lübeck verschifft,¹³⁵ und der Danziger Handel mit litauischem Wachs ging stark zurück.¹³⁶ Sehr bald nach Beendigung des Krieges scheint Danzig aber wieder die Verbindung mit Kowno und Wilna in die Hand bekommen zu haben, von wo es im Austausch für die dorthin gesandten Waren vor allem Wachs bezog.¹³⁷ Der Wachshandel von Kowno nach Danzig hat auch unter den von Kowno gegen den Detailhandel der Insassen der deutschen Kontors ergriffenen Maßnahmen¹³⁸ nicht gelitten. Das Wachs wurde entweder von den Danzigern in Kowno selbst eingekauft oder ging als Eigentum litauischer Kaufleute nach Danzig,¹³⁹ wo es durch die Vermittlung Danziger Bürger in den Überseehandel gelangte. Auch Lübecker Kaufleuten war der Einkauf von den litauischen Gästen nicht gestattet, scheint aber gelegentlich doch vorgekommen zu sein.¹⁴⁰

¹³¹ Ebel, Wilhelm, Ratsurteile I, Nr. 399.

¹³² Ebenda, Nr. 82.

¹³³ Bruns, Friedrich, Pfundzollbücher, in: HGbl. 1908, S. 365 f.

¹³⁴ Renken, Fritz, a. a. O., S. 79, 81.

¹³⁵ Stein, Walther, Handelsbriefe aus Riga und Königsberg von 1458 und 1461, in: HGbl. 1898, S. 118.

¹³⁶ HUB IX, Nr. 300.

¹³⁷ Ebenda, Nr. 688 § 7.

¹³⁸ HUB X, Nr. 791, 823, 874, 956; XI, Nr. 136.

¹³⁹ HUB XI, Nr. 1 020, 1 030.

¹⁴⁰ HUB X, Nr. 315.

Die Wachszufuhr aus Polen war offensichtlich nicht so erheblich wie die aus Litauen. In den Danziger Schöffebüchern, die zahlreiche Eintragungen über den Handel mit Holz, Pech und Teer sowie Asche zwischen Danzig und Thorn enthalten, hat der Wachshandel mit Polen keine Spuren hinterlassen. Doch lassen sich aus den Weichselzollbüchern für die Jahre 1463 und 1464 Wachseinfuhren aus Podlasien und dem nordöstlichen Masowien nach Danzig nachweisen.¹⁴¹ Dagegen ist nicht mit Bestimmtheit festzustellen, ob auch aus Südpolen, das im 16. Jahrhundert Wachs nach Danzig lieferte,¹⁴² schon im 15. Jahrhundert Wachs dorthin kam. 1461 und 1465 schrieben die hansischen Ratssendeboten an Lemberg, Warschau und Posen wegen der schlechten Qualität des Wachses,¹⁴³ doch ist nicht sicher, ob dieses Wachs auf dem Wege über Danzig in den hansischen Handel gelangte. Wahrscheinlich ist gerade in diesen Jahren der Weg über Posen—Frankfurt/Oder und durch die Mark Brandenburg westwärts.¹⁴⁴ Zwar beschloß dann 1470 die Lübecker Augusttagfahrt ein Verbot der Landfahrt mit Wachs, Pelzwerk u. a. „uth Lyfflande, Lettouwen, Palen unde vort dorch Dutsche lande in Vlanderen“,¹⁴⁵ doch muß dahingestellt bleiben, inwieweit dieses Verbot befolgt wurde.

Nur zu einem kleinen Teil entstammte das aus Danzig westwärts verschifftete Wachs auch der überseeischen Einfuhr aus den livländischen Hansestädten, vor allem aus Reval.¹⁴⁶

Das Wachs wurde für den Transport in größeren Behältnissen, „Stro“ genannt, verpackt. In diesen lagen gewöhnlich ein bis höchstens drei Stücke Wachs wechselnder Größe. Auch das Gewicht des „Stro“ war unterschiedlich; lediglich ein Höchstgewicht war vorgeschrieben: nach alter Gewohnheit sollte ein Stro Wachs nicht mehr als 5 Schiffspfund (= rd. 678 kg) wiegen.¹⁴⁷ In den meisten Fällen lag das Gewicht des Stro Wachs zwischen 1½ und 3 Schiffspfund (= rd. 203 bis 406 kg),¹⁴⁸ während

¹⁴¹ Biskup, Marian, *Z problematyki handlu polsko-gdańskiego*, S. 393 ff.; ders., *Handel wiślany*, S. 181.

¹⁴² Raths, Robert E., a. a. O., S. 61.

¹⁴³ HR II, 5, Nr. 712.

¹⁴⁴ S. S. 45.

¹⁴⁵ HR II, 6, Nr. 356 § 34.

¹⁴⁶ Lauffer, Victor, a. a. O., S. 14 f., 37; Samsonowicz, Henryk, *Handel zagraniczny*, S. 343.

¹⁴⁷ HR III, 4, Nr. 79 § 60.

¹⁴⁸ HUB VIII, Nr. 215 § 36: 1 Stro von 2 Schiffs-, 8 Liespfund weniger 1 Markpfd.; Nr. 1 255 § 5: 3 Stro von zus. 6½ Schiffspfd., § 6: 1 Stro von 2 Schiffspfd., § 21: 8 Stro von zus. 8 Schiffspfd.; WAP Gdańsk 300.43.2b, S. 288': 1473 vor „in die Gregorii“ (1473 März 12): 2 Stro Wachs von zus. 4½ Schiffspfd.; HUB X, Nr. 1 022: „... 10 stro wasses, darinne 10 stucce, de wegen inn all 14 schippunt, 15 liispunt, 6 markepunt ...“.

die einzelnen Stücke — nach den Preisangaben der Lübecker Pfundzollbücher zu urteilen — oft das gleiche Gewicht erreichten.¹⁴⁹ Der Unterschied in der Bezeichnung ist also wohl lediglich auf die Verpackungsart zu beziehen.

Bei Kauf und Verkauf wurde in jedem Falle das Wachs nach Gewicht gehandelt, in Lübeck nach Schiffs-, Lies- und Marktpfunden, in Danzig nach der Pfundeinteilung oder auch — seltener — nach Steinen, wobei bei Wachs der große Stein zu 34 Danziger Pfunden gebraucht wurde.¹⁵⁰ Demnach hätte ein Stein Wachs in Danzig rd. 14,8 kg gewogen.¹⁵¹

Gegen das Ende des 15. Jahrhunderts erreichte die seewärtige Wachsausfuhr Danzigs einen beträchtlichen Umfang, wie die Gegenüberstellung in Tabelle 35 zeigt.¹⁵²

Tabelle 35

	Danzigs Wachsausfuhr 1490–1492			Lübecks Wachseinfuhr aus Danzig 1492–1496				
	1490	1491	1492	1492	1493	1494	1495	1496
Stück	196	111	256	29	49	17	8	2
Rollen	1	2	12	—	—	—	—	—
Stro	—	7	1	2	—	—	—	5
Stein	—	10	—	—	—	—	—	—
Schiffspfund	—	7	—	—	—	1	—	1
kl. Stücke	7	56	45	—	—	1	—	—
Scheiben	—	—	—	3	—	3	1	2

An dieser Tabelle verdient zunächst der Umfang der Danziger Wachsausfuhr überhaupt Beachtung. Bei aller Unbestimmtheit in den Gewichtsverhältnissen geht aus ihr hervor, daß Wachs wertmäßig in der überseeischen Ausfuhr dieser Stadt einen bedeutenden Platz einnahm. Zwar kann für die Danziger Ausfuhr keine Aufschlüsse

¹⁴⁹ Bruns, Friedrich, Pfundzollbücher, in: HGBll. 1908, S. 404 f. — Vereinzelt findet sich die Bezeichnung „Scheibe“ und „Rolle“, über deren Gewicht sich nur so viel ermitteln ließ, daß einmal 1 Scheibe = 1 Schiffspfd. gewogen hat (Ebenda).

¹⁵⁰ Hirsch, Theodor, a. a. O., S. 255.

¹⁵¹ Schulte, Eduard, a. a. O., 43, 62 Anm. 7.

¹⁵² Zusammengestellt nach den Angaben bei Lauffer, Victor, a. a. O., S. 37 (Unter „Stück“ wurden dabei die von Lauffer getrennt aufgeführten Stücke Wachs und die Stücke Revaler Wachs addiert; außerdem wurden die von Lauffer unter „Enckel Wachs ... st.“ aufgeführten Posten hier als kleine Stücke Wachs angegeben); Bruns, Friedrich, Pfundzollbücher, in: HGBll. 1908, S. 364 f.

lung des Wertanteils der einzelnen Warenarten vorgenommen werden, da die erforderlichen Preisangaben hierzu fehlen, doch läßt sich schon durch eine bloße Überschlagsrechnung auf der Grundlage der Lübecker Taxpreise die Erkenntnis gewinnen, daß die Wachsausfuhr Danzigs wertmäßig noch weit vor der Holzausfuhr rangierte, die traditionell in der Gesamtausfuhr der Stadt hinter der Getreideausfuhr an zweiter Stelle genannt wird.¹⁵³ Auch bedarf unter diesem Gesichtspunkt der von H. Samsonowicz vorgenommene Versuch einer Bilanzierung des Danziger Seehandels der Ergänzung, da Wachs als einer der wichtigsten Ausfuhrartikel Danzigs zu dieser Zeit bei ihm nicht in Rechnung gesetzt worden ist.¹⁵⁴

Für das Jahr 1492 läßt sich ein direkter Vergleich zwischen Danzigs überseeischer Gesamtausfuhr und dem nach Lübeck bestimmten Teil derselben anstellen. Danach dürfte die Wachsausfuhr Danzigs nach Lübeck zu der Danziger Gesamtausfuhr sich ungefähr wie 1 : 9 verhalten haben, d. h. daß auch bei Wachs der überwiegende Teil aus Danzig nicht mehr auf dem Überlandweg, sondern schon auf dem Wege durch Sund oder Belt in den Westen Europas gelangte und Lübecks Vermittlerrolle im Verkehr der preußischen Städte nach dem Westen bei diesem traditionellen hansischen Handelsartikel auf ein Minimum beschränkt war.

Das Wachs gelangte nach Lübeck als Eigentum entweder Lübecker oder Danziger Kaufleute. 1474 entsandte ein Lübecker Bürger seinen „Gesellen“ mit drei Terlingen Laken nach Danzig, wo dieser für die Laken Wachs eintauschte.¹⁵⁵ Andererseits ist auch die Versendung von Wachs als Kommissionsgut zum weiteren Versand nach anderen Märkten bezeugt.¹⁵⁶ Welche der beiden Formen im Handel zwischen Danzig und Lübeck überwogen hat, läßt sich bei der Dürftigkeit der Überlieferung nicht mit Sicherheit sagen.

Um beim Wachshandel mithalten zu können, bedurfte es größerer Kapitalien, als dies in anderen Branchen der Fall war. Immerhin lagen die einzelnen Posten Wachs,

¹⁵³ S. S. 108. Zur Überschlagsrechnung: Der größte Wachsimporteur Lübecks aus Danzig war 1492/93 David Divessz. Die von ihm importierten Stücke wurden mit 120 bis 280 m. lüb., in der Mehrzahl mit 160 m. lüb. getaxt. Das Hundert Wagenschoß dagegen wurde in der Regel mit 8 m. lüb., das Hundert Klappholz mit 12 m. lüb. getaxt.

¹⁵⁴ Samsonowicz, Henryk, Untersuchungen, S. 33, Tab. I.

¹⁵⁵ HUB X, Nr. 315.

¹⁵⁶ WAP Gdańsk 300.43.197, S. 45': „Versus Llubeck. Scabinorum huius cititatis. Ffrederick Klippingk erectis digitis iuravit, dat sulke 19 schyven wasz unnd 11 tonnen talg, alsz he Hinrich Boszewandt bynnen juwer stad gestorven in got (zugesandt hat), de he em to gude sulde vorköpen ... vor unnd na synem dode synn eghen propper gudt isz unnd (Boszewandt) nicht pennyngewert dar ann hefft ... Et constituit Claws Enstede absentem ad sublevandum, vendendum unnd to synem besten to vorpennygende, Act. fer. secunda post XI^m virg.“ (= 1485 Okt. 24).

die 1492 und 1493 in Lübeck aus Danzig her eingeführt wurden, mit einer Ausnahme sämtlich über der 100-Mark-Grenze. Daraus dürfte es sich auch erklären, daß der Kreis der am Wachshandel beteiligten Kaufleute wesentlich kleiner war als z. B. im Holzhandel: 1492 führten nur 13, 1493 nur 16 Kaufleute Wachs aus Danzig ein; in beiden Jahren zusammen waren es 22 Kaufleute, von denen also nur sieben in beiden Jahren zugleich mit Wachs handelten.

Selbst unter diesen wenigen gab es starke Unterschiede in der Umsatzhöhe. Allein der Lübecker David Divessz führte 1492 aus Danzig Wachs im Taxwert von 2 332 m. Lüb. (= 46,6% der Jahreseinfuhr) und 1493 im Werte von 3 657 m. Lüb. (= 54,5% der Jahreseinfuhr) ein; in beiden Jahren zusammen gingen also Wachsimporte im Werte von 5 989 m. Lüb. durch seine Hände (= 51% der Wachseinfuhr aus Danzig). Erst mit Abstand folgten dann drei weitere Lübecker Großhändler: Frederick Kort-sack mit Wachseinfuhren im Werte von 600 m. Lüb. in beiden Jahren (= 5,1%), Hans Pauwes mit 540 m. Lüb. (= 4,6%) und Hermen Scroder mit 480 m. Lüb. (= 4,1%). Damit konzentrierten allein vier der insgesamt 22 Wachsimporteure Lübecks fast zwei Drittel (64,8%) des Wachshandels aus Danzig auf sich.

Von den o. a. 22 Wachsimporteurs der Jahre 1492/93 sind 17 im Tuchhandel von Lübeck nach Danzig in den gleichen Jahren anzutreffen. Dies weist auf den engen Zusammenhang zwischen dem Tuch- und Wachshandel hin, bei dem offenbar ein Teil der nach Danzig gehenden Tuchlieferungen gegen von dort geschicktes Wachs aufgerechnet wurde.

Von Lübeck aus wurde das Wachs nach Mittel- und Süddeutschland hin weiter verkauft. 1457 kaufte ein Bürger aus Schwerte in der Grafschaft Cleve in Lübeck Wachs ein;¹⁵⁷ 1460 raubte der Markgraf Friedrich d. J. von Brandenburg drei mit Wachs u. a. Gütern beladene Wagen hinter Salzwedel aus,¹⁵⁸ und 1461 nahm Herzog Friedrich von Braunschweig vier von 16 mit Wachs, Pelzwerk, Fischen u. a. beladenen Wagen, die von Lübeck aus nach Frankfurt a. M. bestimmt waren.¹⁵⁹ Lübecks Bürgermeister Hinrich Castorp stand in Handelsbeziehungen mit dem Nürnberger Engeltal, an den er 1482 Wachs im Austausch gegen Tuch versandte.¹⁶⁰

Ein anderer Teil des über Lübeck kommenden Wachses war für die niederländischen Märkte bestimmt. Es war dabei durchaus nicht sicher, daß von Lübeck ab-

¹⁵⁷ HUB VIII, Nr. 653.

¹⁵⁸ HR II, 5, Nr. 54, 58; HUB IX, S. 246 Anm. 1.

¹⁵⁹ Die Chroniken der niedersächsischen Städte. Lübeck, Vierter Band, hrsg. von Friedrich Bruns (Die Chroniken der deutschen Städte vom 14. bis ins 16. Jahrhundert. Dreißigster Band), Leipzig 1910, § 1 847, S. 298 f.

¹⁶⁰ Nordmann, Claus, a. a. O., S. 48.

gehendes Wachs entsprechend den Stapelgeboten auch ausschließlich zum Brügger Stapel oder auf die erlaubten Märkte in Antwerpen oder Bergen op Zoom gebracht wurde. Auch nach der Erneuerung der Stapelgebote im August 1470¹⁶¹ waren die Lübecker und Hamburger Kaufleute ebenso wie ihre Danziger Standesgenossen durchaus nicht gesonnen, sich ihre Bewegungsfreiheit einschränken zu lassen. Um sich der lästigen Verpflichtung zur Benutzung der Stapelflotte Hamburg—Swin¹⁶² zu entziehen, versandten sie Wachs und Kupfer auf Wagen weiter westwärts. So wußte der Kaufmann Brügge im Sommer 1472 der Lübecker Tagfahrt der wendischen Städte eine ganze Reihe von Kaufleuten aus Lübeck und Hamburg zu benennen, die im März 1472 16 Stro Wachs auf Wagen nach Antwerpen und s'Hertogenbosch geführt hatten.¹⁶³ Im gleichen Jahre gingen Wachs und Kupfer aus Lübeck in Richtung Hamburg auf Wagen ab, die nach Passieren der Zollstelle in Oldesloe von der Hamburger Straße in Richtung auf Itzehoe abschwanken, von wo das Gut dann auf der Stoer in die Elbe und weiter nach Holland und anderwärts hin, auf keinen Fall aber zum Stapel nach Brügge kam.¹⁶⁴ Es waren eben nicht alle Lübecker Kaufleute so korrekt wie der spätere Ratmann Jasper Lange, der 1478 an seinen Hamburger „Wirt“ 3 „berevene vate“ (wohl mit Pelzwerk), 5 Stro Wachs und 6 Mesen Kupfer zur Weiterfahrt nach dem Westen versandte.¹⁶⁵

Beim Verkauf des Wachses in den Niederlanden bedienten sich die Lübecker Kaufleute ihrer Geschäftspartner, mit denen sie häufig in einem — wegen des Quellenmangels nicht näher zu definierenden — Verwandtschaftsverhältnis gestanden zu haben scheinen. So kehren in den Verzeichnissen über die 1494 und 1495 von Kaufmann in Brügge abgehaltenen Audientien¹⁶⁶ eine Reihe von Namen wieder, die sich — jedoch mit anderen Vornamen — in der Liste der Wachsimporteurs Lübecks aus Preußen in den Jahren 1492 und 1493 finden. Es sind dies Frederick Kortsack¹⁶⁷ in Lübeck und Herman Cortsack in Brügge (Wachsverkauf in Antwerpen außerhalb des Marktes), Hermen Ruckerdink¹⁶⁸ in Lübeck und Hans Ruckerdink in Brügge (Wachsverkauf in Bergen op Zoom und in Antwerpen außerhalb des Marktes) sowie Hans

¹⁶¹ HR II, 6, Nr. 356 § 54.

¹⁶² Ebenda, S. 52.

¹⁶³ Ebenda, Nr. 596 § 32.

¹⁶⁴ Ebenda, Nr. 610.

¹⁶⁵ HUB X, Nr. 680. Zu Jaspers Lange s. S. 228 ff.

¹⁶⁶ HUB XI, Nr. 763 C/D.

¹⁶⁷ Wachseinfuhr aus Danzig 1492/3 für 600 m. Lüb.

¹⁶⁸ Dasselbe für 160 m. Lüb.

Stotebrügge¹⁶⁹ in Lübeck und Gert Stotebrügge in Brügge, während Arnd Schinkel¹⁷⁰ sowohl in Lübeck wie auch in Flandern als Wachshändler erscheint.

Faserstoffe wie Flachs, Hanf und Garn wurden im mittelalterlichen Fernhandel über große Strecken umgesetzt,¹⁷¹ da sie wichtige Ausgangsprodukte für die Leinenherstellung und für andere gewerbliche Produktion darstellten. Zwischen Lübeck und Danzig wurden in der 2. Hälfte des 15. Jahrhunderts vor allem Flachs, in kleineren Mengen auch Garn gehandelt, während Hanf in den erfaßbaren Jahren kaum oder gar nicht im Handel zwischen Preußen und Lübeck feststellbar.

Als Produktionsgebiete des aus Preußen ausgeführten Flachses und teilweise auch des Garns kamen neben Preußen selbst¹⁷², vor allem Litauen¹⁷³, in geringerem Umfange auch Polen¹⁷⁴ in Betracht. Der größte Teil des Flachses wurde unstreitig aus Litauen herangeführt, was allein schon aus dem Umstand hervorgeht, daß Flachs im preußischen Export nach Lübeck das einzige Handelsgut war, in dessen Ausfuhr nach Lübeck Königsberg das benachbarte Danzig absolut übertraf.¹⁷⁵ Während bei der Flachsausfuhr aus livländischen Häfen der Flachs in der absendenden Hafenstadt meist in Fässer verpackt wurde,¹⁷⁶ wurde er aus Preußen vorwiegend in Packen ausgeführt. In Danzig bündelten die Flachsbinder¹⁷⁷ den Flachs zu „Gebinden“ zusammen, von denen 120 auf die Last gerechnet wurden. Die Last Flachs rechnete man

¹⁶⁹ Hans Stotebrügge war 1463 als Gesellschafter Hinrich Castorps im Handel Lübeck–Frankfurt/Oder–Posen tätig (Neumann, Gerhard, a. a. O., S. 30, 32, 34); im September 1469 wird er vor dem Lübecker Niedergericht als „koppeselle to Lubeke vorkerende“ bezeichnet (Ebel, Wilhelm, Ratsurteile I, Nr. 113); nach Hanna Link (Die geistlichen Bruderschaften des Mittelalters, insbesondere die Lübecker Antoniusbruderschaft, in: Zs. d. V. f. Lüb. Gesch. u. Altertumskunde, Bd. 20, S. 253 Anm. 237 und S. 266) war er Mitglied der Leonhards- und Antoniusbruderschaft, 1488/89 Schaffer der Antoniusbrüder. 1492 exportierte er nach Danzig $\frac{1}{2}$ Terl. Naardener Laken und Feigen und Rosinen im Taxwert von 188 m. Lüb. und importierte im gleichen Jahre Wachs, Blei, Hirsegrütze, Mehl und Bier von dort; 1493 erscheint er nicht im Danzighandel, aber Gert Stotebrügge exportierte 2 Terl. Laken im Gesamtwert von 520 m. Lüb. nach Danzig.

¹⁷⁰ Wachseinfuhr aus Danzig 1492/93 für 362 m. Lüb.

¹⁷¹ Bechtel, Heinrich, Wirtschaftsstil des deutschen Spätmittelalters, München/Leipzig 1930, S. 113.

¹⁷² Hirsch, Theodor, a. a. O., S. 199 f.

¹⁷³ Ebenda, S. 166.

¹⁷⁴ Biskup, Marian, Handel wislany, S. 182.

¹⁷⁵ S. S. 127.

¹⁷⁶ Bruns, Friedrich, Pfundzollbücher, in: HGBll. 1908, S. 370, 375; Mickwitz, Gunnar, a. a. O., S. 75 f.

¹⁷⁷ HUB XI, Nr. 773.

zu 60 (Groß-) Steinen zu je 34 Pfund.¹⁷⁸ Bei einem Gewicht des Danziger Pfundes von 0,4355 kg¹⁷⁹ betrug damit das Gewicht des Steines Flachs 14,807 kg und das der Last 888,42 kg. Das Gebinde (= $\frac{1}{2}$ Stein) wog demnach 7,403 kg. Mit dem Gebinde wahrscheinlich identisch war das Stück („stück“), von dem ebenfalls 120 auf die Last gerechnet wurden.¹⁸⁰

Nach den Schadensverzeichnissen der Danziger über die 1468 in England erlittenen Verluste können wir das Gewicht des Packens ungefähr bestimmen: Für insgesamt 9 Packen ist ein Gewicht von zusammen 9 Last und 58 Stein angegeben;¹⁸¹ der Packen Flachs wog danach etwas über 1 Last und 6 Stein oder rd. 977 kg.

Das Gewicht der Fässer läßt sich nicht so genau bestimmen. Nach den Zollrollen zu urteilen betrug es rd. $\frac{3}{4}$ Last, also zwischen 650 und 700 kg.¹⁸² Doch konnten z. B. in Reval gepackte Fässer wesentlich schwerer sein.¹⁸³ Für das Gewicht der Tonnen ließen sich keine Hinweise finden.

Der Flachs wurde in die Fässer hineingepreßt oder — richtiger — geschraubt.¹⁸⁴ Die Packen waren in (grobe) Leinwand eingeschlagen und mit Stricken zusammengeschnürt.¹⁸⁵ Die Flachsausfuhr Danzigs erreichte in der 2. Hälfte des 15. Jahrhunderts beträchtlichen Umfang, obwohl es schwierig ist, sie in ihrer Gesamthöhe genau zu bestimmen, da die Danziger Pfahlkammerbücher häufig nur den Packen verzeichneten, ohne in jedem Falle die Warenbezeichnung Flachs hinzuzusetzen. Die Zusammensetzung der Ladungen der Schiffe, in denen diese Packen ohne nähere Bezeichnung verfrachtet wurden und die daraus zu entnehmenden oder auch ausdrücklich bezeichneten Bestimmungshäfen machten es aber sehr wahrscheinlich, daß in der Mehrzahl der Fälle in diesen Packen Flachs enthalten war.

Für die Jahre 1490 bis 1492 wird die überseeische Flachsausfuhr Danzigs mit folgenden Werten angegeben¹⁸⁶ (siehe Tabelle 36).

Die Flachsausfuhr Danzigs war überwiegend auf dem Sundwege nach Westeuropa gerichtet. An erster Stelle scheint hier die Ausfuhr nach England gestanden zu haben,

¹⁷⁸ Hirsch, Theodor, a. a. O., S. 247 und Anm. 46. Die Angaben Hirschs werden für die 2. Hälfte des 15. Jahrhunderts bestätigt durch die Gewichts- und Preisangaben in HUB IX, Nr. 541 X § 19.

¹⁷⁹ Schulte, Eduard, a. a. O., S. 62 Anm. 7.

¹⁸⁰ HUB VIII, Nr. 372 § 1. Auch in Reval waren Bund und Stück identisch, s. Mickwitz, Gunnar, a. a. O., S. 75.

¹⁸¹ HUB IX, Nr. 541 IX § 2, X § 19.

¹⁸² HUB VIII, Nr. 372 § 1 1454 Okt. 26, Nr. 382 § 1 1455 Jan. 2.

¹⁸³ Mickwitz, Gunnar, a. a. O., S. 76.

¹⁸⁴ Ebenda.

¹⁸⁵ HUB IX, Nr. 541 X § 19.

¹⁸⁶ Lauffer, Victor, a. a. O., S. 37.

Tabelle 36

Danzigs überseeische Flachsausfuhr 1490—1492

	1490	1491	1492
Pack	41,5	354	281
Last	3	3,5	1
Faß	4	—	1
Tonne	13	22	—
Stück	24	5	—
Quarter	41	22,5	14
Kisten	—	3	—
Pack (ohne Warenbezeichnung)	796	251	653
Quarter ¹⁸⁷	—	13	33,5

die nicht nur als Aktivhandel der Danziger betrieben wurde. Englische Kaufleute selbst haben bis über die Mitte des Jahrhunderts hinaus in Danzig größere Mengen von Flachs eingekauft und verschifft.¹⁸⁸ Als Danzig 1449 zur Entschädigung seiner Bürger englisches Gut in Danzig arrestierte, konnten vielen Danzigern aus dem beschlagnahmten Gut einzelne Posten Flachs zugewiesen werden,¹⁸⁹ die mithin bereits in das Eigentum von Engländern übergegangen waren.

Nach dem Utrechter Frieden von 1474 schoben die Engländer bei der Versendung von Flachs u. a. Waren aus Danzig gerne Danziger Strohmänner vor, auf deren Namen das Gut als hansisches und daher niedriger verzolltes in England eingeführt wurde.¹⁹⁰ Zeitweise waren sie auch durch das feindliche Verhältnis Dänemarks zu England hierzu gezwungen, um einer Beschlagnahme im Sund zu entgehen.¹⁹¹

Beträchtlich war auch die Flachsausfuhr Danzigs nach Schottland. In den Jahren 1490 bis 1492 gingen mindestens 19 Schiffe von Danzig nach Schottland, die insgesamt 116,5 Pack, 24 Quarter und 2,5 Last Flachs geladen hatten, zu denen dann noch die 148,5 Pack und 20 Quarter ohne Warenbezeichnung hinzuzurechnen sind, die ebenfalls in diesen Schiffen versandt wurden.¹⁹²

¹⁸⁷ Unter dem Quarter haben wir wahrscheinlich einen Viertelpacken zu verstehen; s. Lauffer, Victor, a. a. O., S. 37 Anm. 3.

¹⁸⁸ HUB VIII, Nr. 83, 84 §§ 60, 61, 63, 64, Nr. 128, 215 § 49 (Lübecker im Flachshandel Danzig—Yarmouth!); IX, Nr. 149, 541 IX §§ 1—3, 11, X §§ 2, 5—7, 10, 17, 19, 20, 22, 30; X, Nr. 1 003, 1 078; XI, Nr. 1 229.

¹⁸⁹ Ebenda, VIII, Nr. 84 §§ 5, 8, 9, 69.

¹⁹⁰ HUB X, Nr. 1 218.

¹⁹¹ Ebenda, Nr. 1 003.

¹⁹² Lauffer, Victor, a. a. O., S. 35.

Das dritte große Absatzgebiet für preußischen Flachs in Westeuropa stellten die Niederlande dar. Der dorthin gebrachte Flachs war entweder zum Verbrauch im Lande selbst oder zur Wiederausfuhr nach England bestimmt.¹⁹³

Innerhalb der Ostsee wurde von Danzig aus Flachs nachweislich nach Südschweden, Aalborg, Flensburg, Stettin, Stralsund und Lübeck verschifft.¹⁹⁴ 1475 gingen sicher 2 Packen, 1 Last und 3 Quarter, wahrscheinlich aber 24 Packen, 3 Last, 50 Stein, 3 Quarter und 1 Faß nach Lübeck. Die Lübecker Einfuhr der Jahre 1492 bis 1496 aus Danzig lag ungefähr auf der gleichen Höhe wie die des Jahres 1475, während die Einfuhr aus Königsberg wesentlich die aus Danzig übertraf¹⁹⁵ (siehe Tabelle 37).

Tabelle 37

Lübecks Flachseinfuhr aus Preußen 1492—1496

aus	1492		1493		1494		1495		1496	
	Pack	Faß	Pack	Faß	Pack	Faß	Pack	Faß	Pack	Faß
Danzig	37,5	1	27	10	45,5	2	41,5	6,5	3	—
Königsberg	126	—	18	—	53	—	144	1	20	—
Preußen	163,5	1	45	10	98,5	2	185,5	7,5	23	

Der Vergleich der Danziger Gesamtausfuhrzahlen an Flachs und der Werte für die Einfuhr Lübecks aus Danzig ergibt, daß nur ein völlig unbedeutender Bruchteil des aus Danzig ausgeführten Flachses für den Handel nach Lübeck abgezweigt wurde, 1492 z. B. von 934 Packen der Danziger Gesamtausfuhr nur 37,5 Packen (= 4%). Der Anteil des Lübeckhandels an der Königsberger Ausfuhr läßt sich nicht bestimmen, da die Königsberger Gesamtausfuhr aus keinem Jahre des 15. Jahrhunderts bekannt ist.

Wenn es auch als sicher gelten kann, daß ein — in seiner Höhe nicht genau bestimmbarer — Teil des Flachses von Danzig aus in andere Ostseehäfen versandt wurde, so bleibt doch auffällig, daß gerade im Jahre 1492, für das an anderer Stelle

¹⁹³ HUB VIII, Nr. 13, 227, 244; X, Nr. 446. S. auch die Zollrollen (S. 83 Anm. 26) und die Haltung Danzigs 1487 zur Frage der Stapelpflichtigkeit von Flachs u. a. in Brügge in HUB XI, Nr. 121 § 6, Nr. 133 §§ 14, 15, 28, 30, 38.

¹⁹⁴ Lauffer, Victor, a. a. O., S. 30 ff. für die Jahre 1490—1492.

¹⁹⁵ Zu 1475 s. Stark, Walter, Pfahlkammerbücher, S. 70 ff. — Bruns, Friedrich, Pfundzollbücher, in: HGBll. 1908, S. 364, 366. — In den Angaben für Pack 1493 aus Danzig sind enthalten 3 Pack „Flachs und Garn“ und 1495 bei Faß „6 clene vatken“.

wiederholt ein Ansteigen des Danziger Westhandels über Lübeck konstatiert wurde, diese Tendenz bei Flachs nicht feststellbar ist. Die im Verhältnis zum Warenwert zu hohen Transportkosten des Landweges können hierfür nicht als Erklärung in Anspruch genommen werden, da nahezu alle anderen Massengüter wie Holz, Asche, Pech, Teer usw. den gleichen Bedingungen unterworfen waren und dennoch, wie z. B. die Asche, in diesem Jahre in verstärktem Maße von Danzig aus über Lübeck westwärts versandt wurden. Es bleibt hier ein Widerspruch, auf den hingewiesen werden muß, der aber nicht erklärt werden kann.

An der Flachseinfuhr aus Preußen beteiligten sich in den Jahren 1492/93 in Lübeck insgesamt 46 Kaufleute mit Einfuhren im Werte zwischen 15 und 1 007 m. Lüb. Taxwert. Die Mehrzahl von ihnen betrieb die Flachseinfuhr aus Königsberg, nur zwölf führten aus Danzig Flachs ein; von diesen zwölf handelten nur zwei, und zwar der Lübecker Bürger Hans Borchstede¹⁹⁶ und der — vermutlich Königsberger — Schiffer Caspar Kummenik¹⁹⁷, mit beiden Häfen. Unter den Flachsimporteurs aus Danzig nahm der Lübecker Volmar Musz¹⁹⁸ eine beherrschende Stellung ein: 1492 importierte er für 487 Mark Lüb. (= 58,6%) und 1493 für 520 Mark Lüb. (54,2%) Flachs aus Danzig. Damit erreichte er eine Beteiligung von 14,1% am Wert der Flachseinfuhr aus Preußen in beiden Jahren zusammengerechnet, während Borchstede 1492 aus Danzig für 80 und aus Königsberg für 170 Mark Lüb. und 1493 aus Königsberg für 240 Mark Lüb. Flachs bezog. Borchstedes Anteil an der Lübecker Flachseinfuhr von 1492 machte damit 9,7 und 10,0% des Wertes der Einfuhr aus Danzig bzw. Königsberg, 1493 dagegen 33,4% des Wertes der Flachseinfuhr aus Königsberg aus; sein Anteil an der Flachseinfuhr aus Preußen betrug 1492 10,0 und 1493 14,3%, in beiden Jahren zusammengerechnet 11,0%.

Abgesehen von der dominierenden Stellung des Volmar Musz im Flachshandel mit Danzig weist der Flachshandel Lübecks mit Preußen ähnlich wie der Holzhandel eine verhältnismäßig geringe Konzentration auf und bot damit auch kleineren Kaufleuten noch eine, wenn auch bescheidene Möglichkeit zu händlerischer Betätigung.

¹⁹⁶ Hans Borchstede war nach HUB XI, Nr. 644 Lübecker Bürger und besaß mit den Brüdern Jagehorn zusammen Schiffsparten an einem 1492 von Danzig wegen des Vorsatzes zu der von Danzig verbotenen Fahrt nach Hull beschlagnahmten Schiff. 1498 Mai 23 fungiert er nach Ebel, Wilhelm, Ratsurteile I, Nr. 834 als Vormund vor dem Gericht des Lübecker Rates; s. S. 255.

¹⁹⁷ Kummenik läuft 1492 zweimal nach Königsberg aus und kommt je einmal aus Danzig und aus Königsberg ein. 1493 fehlt er unter den Schiffen.

¹⁹⁸ Zu Volmar Musz s. S. 241 ff.

3. Der Handel mit Metallen

Der Handel mit Metall besaß für Lübeck wie für Danzig große Bedeutung. In beiden Hafenzentren wurden im Mittelalter relativ große Mengen umgeschlagen. Dabei standen unter den von Danzig nach Lübeck gehandelten Metallen Kupfer und Blei fast ausschließlich slowakischer Herkunft an der Spitze; schwedisches Kupfer ging meist direkt von Schweden nach Lübeck. Mindestens seit der Wende vom 13. zum 14. Jahrhundert wurden die Erzeugnisse des slowakischen Bergbaus zwischen der Slowakei und den preußischen Städten gehandelt, wobei sich Krakau seit dem Jahre 1306 in heftigen, jahrzehntelangen Stapelkämpfen eine wichtige Vermittlerrolle auf dieser Route zu erkämpfen verstanden hatte.¹

Das ostslowakische Kupfer stammte aus den Bergwerken von Schmöllnitz (Smolnik), Rosenau (Rožnava), Krompach, Schwedler, Kaschauer Bela, Ružin u. a. Orten, während das mittelslowakische Kupfer in der Hauptsache aus Neu-Sohl (Banská Bystrica) kam. Über Kaschau (Košice) und Neu-Sandez (Nowy Sącz) gelangte es nach Krakau, von wo es entweder über Breslau landeinwärts in westlicher Richtung oder über Thorn und Danzig zum Weitertransport auf dem Seewege nach Westeuropa versandt wurde. Wegen des billigeren Seetransportes trat die Ausfuhr nach Breslau hinter der nach Preußen zurück.²

Im hansischen Handelsverkehr unterschied man beim slowakischen Kupfer nach den Herkunftsbezeichnungen das Göllnitzer oder „Gillnitzer“ (aus Gelnica in der Zips), das Schmöllnitzer oder „Smollensch“ (aus Smolnik) und das Lebentzer oder „Lebeter“, wobei — ähnlich wie beim Tuch — das so bezeichnete Kupfer durchaus nicht immer aus dem betreffenden Ort selbst zu stammen brauchte. Die Handelsrechnungen des Deutschen Ordens kannten um die Wende vom 14. zum 15. Jahrhundert nur Kupfer allgemein oder „Gillnitzer“ Kupfer.³ Am Ende des 15. Jahrhunderts scheint dagegen das Gillnitzer Kupfer völlig hinter den beiden anderen Arten, dem „Lebeter“ und dem „Smollensch“, zurückgetreten zu sein. Die Lübecker Pfundzollbücher von 1492 bis 1496 erwähnten nur die beiden letzten Sorten.

Die Danziger und Lübecker Hafenzollbücher verzeichneten das Kupfer nach Last, Schiffspfund, Mesen und Schimesen, Stücken und Zentnern. Bei der „Mese“ handelte es sich wie bei dem „Stro“ Wachs nicht um eine Gewichts-, sondern eine Verpackungseinheit wechselnden Gewichtes. Das Kupfer wurde nach Gewicht gehandelt,

¹ Gönnewein, Otto, a. a. O., S. 86 f.; Halaga, Ondrej R., Kaufleute und Handelsgüter der Hanse im Karpatengebiet, in: HGBll. 85, 1967, S. 66 ff.

² Zientara, Benedykt, Maćzak, Antoni u. a., Dzieje gospodarcze Polski, S. 119.

³ Renken, Fritz, a. a. O., S. 76.

wobei man 12 Schiffspfund auf die Last rechnete.⁴ Das Gewicht der Mese ist nur annähernd zu bestimmen; Friedrich Bruns setzte es nach den Lübecker Taxpreisen auf 3 Schiffspfund oder $\frac{1}{4}$ Last an,⁵ doch deuten andere Angaben auf ein niedrigeres Durchschnittsgewicht der Mese hin.⁶ Die Stücke waren wesentlich kleiner; die Lübecker Pfundzollbücher geben je einmal das Gewicht von 19 bzw. 25 Stück Kupfer mit 5 Schiffspfund;⁷ danach wären 4 bis 5 Stück auf ein Schiffspfund gegangen. Die von Bruns für die Jahre 1492 bis 1496 spezifiziert wiedergegebenen Eintragungen über die Lübecker Einfuhr von Kupfer, Platten- und Schwarzkupfer, geschlagenem und Lebentzer wie Schmöllnitzer Kupfer aus Danzig ergeben zusammen die in Tabelle 38 aufgeführten Werte.⁸

Tabelle 38
Lübecks Kupfereinfuhr aus Danzig 1492—1496

	1492	1493	1494	1495	1496
Last	6,5	17,5	16,5	1	7
Mesen	1	—	—	—	—
Schiffspfund	158	3	—	13	—
Stücke	3	58	122	24	—
Zentner	—	—	9	—	—

Unter Anwendung der o. a. Umrechnungswerte von 1 Last = 12 Schiffspfund, 1 Mese = 3 Schiffspfund, 5 Stück = 1 Schiffspfund und 1 Zentner = 0,3 Schiffspfund lassen sich für Lübecks Einfuhr aus Danzig folgende Grobwerte gewinnen:

1492 rd.	236 Schiffspfund
1493 rd.	225 Schiffspfund
1494 rd.	251 Schiffspfund
1495 rd.	30 Schiffspfund
1496 rd.	84 Schiffspfund
zus.	826 Schiffspfund

⁴ Bruns, Friedrich, Pfundzollbücher, in: HGbl. 1908, S. 396. (Der Zentner wurde 40 Zentner = 1 Last gerechnet, s. Vogel, Waltherr, Beiträge zur Statistik der deutschen Seeschiffahrt im 17. und 18. Jahrhundert, in: HGbl. 57, Jg. 1932, S. 92 Anm. 27.)

⁵ Ebenda.

⁶ Nach HUB VIII, Nr. 1160 § 62 wogen 2 Mesen zus. $2\frac{1}{2}$ Schiffspfund; die Gewichtsangaben in HUB IX, Nr. 516 ergeben für 5 Mesen ein Durchschnittsgewicht von 2 Schiffspfund, 9 Liespfund und 8 Pfund, also rd. $2\frac{1}{2}$ Schiffspfund je Mese.

⁷ Bruns, Friedrich, Pfundzollbücher, in: HGbl. 1908, S. 397. — Die Stücke konnten jedoch auch schwerer sein; s. HUB IX, Nr. 516, wo ein Stück von 11 Liespfund Gewicht vorkommt.

⁸ Bruns, Friedrich, Pfundzollbücher, in: HGbl. 1908, S. 362 f.; $\frac{1}{2}$ Last schwedischen Kupfers — 1494 — nicht gerechnet.

Damit ergibt sich für die viereinhalb Jahre eine durchschnittliche Jahreseinfuhr von rd. 183 Schiffspfund.

Diese Werte stehen im Widerspruch zu den Angaben, die wir für die Jahre 1490 bis 1492 über Danzigs Kupferausfuhr aus den Danziger Pfahlkammerbüchern gewinnen können. Danach führte Danzig seewärts folgende in Tabelle 39 aufgeführte Mengen aus.⁹

Tabelle 39

Danzigs Kupferausfuhr 1490—1492

	Mesen	Schiffspfund	Stücke	Zentner	Schimesen
1490	36	—	—	82	—
1491	28	8	19	64	—
1492	20	—	—	—	4

Nach dem gleichen Umrechnungsmodus, der bei der Lübecker Einfuhr angewandt wurde, und unter Gleichsetzung von Mese und Schimese ergeben sich für die einzelnen Jahre Ausfuhrquoten von rd. 132, 115 und 72 Schiffspfund oder ein Jahresdurchschnitt von rd. 106 Schiffspfund Kupfer für die gesamte seewärtige Ausfuhr Danzigs. Selbst wenn wir bei der Berechnung der Danziger Ausfuhr das 1498 für die Kupfermese vorgeschriebene Höchstgewicht von 5 Schiffspfund anwenden wollten,¹⁰ bliebe die Danziger Ausfuhr immer noch weit unter der für Lübecks Einfuhr aus Danzig durch die Lübecker Pfundzollbücher belegten Höhe, wobei die Differenz für das Jahr 1492, in dem beide Werte gegeneinandergestellt werden können, besonders eklatant ist. Der Unterschied von 236 zu 72 Schiffspfund wird auch kaum herabgesetzt, wenn man annehmen wollte, daß ein Teil der 1492 in Lübeck verzollten Kupfersendungen in Danzig bereits am Ende des Jahres 1491 in der Pfahlkammer erfaßt worden sind. Es bleibt nur die Schlußfolgerung übrig, daß die Danziger Pfahlkammerbücher längst nicht alle den Hafen verlassenden Kupfersendungen verzeichnet haben. Die Erklärung dafür wird in dem schon behandelten Unterschiede im Charakter des Zolls und der Art der Zollerhebung in den beiden Häfen zu suchen sein. Die Lübecker Bücher besitzen danach entschieden den höheren Wahrheitswert für ihre Aussagen.¹¹

W. Koppe hat für den Lübeck-Stockholmer Handel am Ende des 14. Jahrhunderts die Frage nach dem Verhältnis der Kupfereinfuhren Lübecks aus Schweden und

⁹ Lauffer, Victor, a. a. O., S. 36.

¹⁰ HR III, 4, Nr. 79 § 60.

¹¹ S. S. 27 f.

Danzig zueinander aufgeworfen, ohne bei der Eigenart seiner Quellen eine eindeutige Antwort geben zu können.¹² Erst die den ganzen Ostseehandel Lübecks erfassenden Zollbücher vom Ende des 15. Jahrhunderts ermöglichen die Antwort auf die gestellte Frage. Nach diesen führte Lübeck außer aus Danzig noch aus Schweden erhebliche Mengen von Kupfer ein (siehe Tabelle 40).¹³

Tabelle 40
Lübecks Kupfereinfuhr aus Schweden 1492—1496

	1492	1493	1494	1495	1496
Last	—	4	0,5	—	—
Mesen	749	948,5	602	145	56
Schiffspfund	28	4	28,5	—	—
Stücke	4	—	9	—	—
Tonnen	2	—	—	—	—

Der größte Teil der schwedischen Kupfereinfuhren kam dabei aus Stockholm.

Es bedarf gar nicht erst der Umrechnung auf Schiffspfund, um deutlich werden zu lassen, daß das aus Danzig kommende Kupfer in dem Metallhandel Lübecks gegenüber dem aus Schweden bezogenen eine ziemlich zweitrangige Rolle gespielt hat, selbst wenn angenommen werden kann, daß — anders als bei vielen sonstigen Danziger Ausfuhrwaren — ein großer Teil des aus Danzig seewärts ausgeführten Kupfers über Lübeck westwärts gegangen ist.

Die im Vergleich zu den Danziger Ausfuhrzahlen hohen Werte der Lübecker Einfuhr aus Danzig dürfen aber nicht so gedeutet werden, als wenn Lübeck die gesamte Kupferausfuhr Danzigs auf sich gezogen hätte. Es ging durchaus auch Kupfer von Danzig durch den Sund westwärts.¹⁴ So hatte 1483 der Danziger Kaufmann Arnd Veckinghusen einem Schiffer Kupfer auf Rechnung des Sander Lünenburg eingeschiff, das mitsamt dem Schiff im Sund verloren ging.¹⁵ Sander Lünenburg, der in den 70er Jahren als Danziger Bürger von Danzig aus Großhandel betrieb, war zu

¹² Koppe, Wilhelm, a. a. O., S. 18 ff.

¹³ Bruns, Friedrich, Pfundzollbücher, in: HGBll. 1908, S. 379 ff.

¹⁴ S. z. B. HR III, 1, Nr. 550 §§ 2, 6, 15, 18.

¹⁵ WAP Gdańsk 300.43.197, S. 38': Veckinghusen beschwor, „dat he an sulkenn 45½ zentner und 8 pund smelensz coppere, alsz he in schipper Pauwel Heydeman geschepet heft int jare 83, mit welchem schepe he . . . im Sunde gebleven isz, nicht pennig adir pennigesret“. 1484 zwischen „in vig. Pentecoste“ und „fer. sexta Pentecoste“ (1484 Juni 5—11). — S. hierzu HR III, 1, Nr. 550 § 6.

diesem Zeitpunkt bereits nach Lübeck übersiedelt und wickelte von hier aus seine Geschäfte ab.¹⁶

Die dominierende Stellung Lübecks im Kupferhandel in der Ostsee zeigte sich auch in seinen Kupferausfuhren nach anderen Ostseehäfen. Sie verteilte sich 1492 wie in Tabelle 41.¹⁷

Tabelle 41

Kupferausfuhr Lübecks nach Ostseehäfen 1492

nach	Last	Schiffspfund	Stück
Mecklenburg/Pommern	0,5	30	9
Reval	—	14	—
Schonen/Dänemark/ Schleswig-Holstein	—	6	—

Davon waren mindestens 22 Schiffspfund slowakischer Herkunft, waren also über Danzig gekommen.¹⁸

Für einen über Lübeck hinausgehenden Kupferhandel Danziger Kaufleute lassen sich dagegen kaum Zeugnisse erbringen.¹⁹ Offenbar haben die Lübecker Kupferhändler, die auf der Route Stockholm—Lübeck handelten, spätestens in Lübeck auch das slowakische Kupfer an sich gezogen und mit dem schwedischen Kupfer zusammen westwärts versandt.

Hierauf deutet in gewisser Hinsicht auch die außerordentlich hohe Konzentration des Lübecker Kuperhandels aus Danzig in den Händen nur weniger Kaufleute hin. Im Jahre 1492 waren an der Kupfereinfuhr aus Danzig nur sieben, im darauffolgenden Jahre sogar nur fünf Kaufleute beteiligt. Jeweils einer von ihnen beherrschte in einem der beiden Jahre den Kupferhandel aus Danzig fast allein: 1492 bezog der Lübecker Bürger Hans Pawes von dort Kupfer im Werte von 2 925 Mark lüb. (= 83,4% der Jahreseinfuhr), während 1493 der Lübecker Bürger David Divessz für 2 126 Mark lüb. (= 80,9% der Jahreseinfuhr) Kupfer aus Danzig einfuhrte. Aus der Höhe der Einfuhr und aus der Beschränkung der Einfuhren auf jeweils ein Jahr

¹⁶ S. S. 152 Anm. 10.

¹⁷ Bruns, Friedrich, Pfundzollbücher, in: HGbl. 1907, S. 459, 481, 495. Hinzuzurechnen wären auch noch die 3 Schiffspfund nach unbestimmten Häfen (ebd., S. 499).

¹⁸ Ebenda, S. 459, 481: 18 Schiffspfund Lebeter nach Mecklenburg/Pommern und 4 Schiffspfund Lebeter nach Reval.

¹⁹ HUB X, Nr. 1 120 könnte darauf hindeuten, doch sind die Besitzverhältnisse zwischen den Hamburger und Danziger Bürgern nicht klar.

bei beiden Importeuren wird zu entnehmen sein, daß es sich bei ihren Einfuhren um Eigen- und nicht um Kommissionsgut gehandelt hat.

Im Gegensatz zum Wachs, das zu einem erheblichen Teil von Lübeck aus nach Binnendeutschland verschickt wurde, ging das Kupfer vor allem nach Westeuropa. Daß dabei die Lübecker Kaufleute selbst die Stapelgebote nicht einhielten, ist schon bei der Darstellung des Wachshandels erwähnt worden.²⁰

Bei Blei finden sich einige Abweichungen in den Maßeinheiten. Es fehlt die Bezeichnung „Last“, stattdessen vermerkten die Danziger Pfahlkammerbücher einige Bleisendungen unter der Bezeichnung „Foder“,²¹ was wahrscheinlich nur als Synonym für „Last“ anzusehen ist. Das Gewicht der einzelnen Stücke ist wesentlich höher als beim Kupfer; es beträgt nach den Lübecker Pfundzollbüchern zwischen 1½ und 3 Schiffspfund. Insgesamt wurden neunmal für einzelne Posten von 5 bis 19 Stücken Gewichtsangaben wie „5 stck., is 10 schippunt“ u. ä. eingetragen.²² Danach wog das Stück Blei durchschnittlich rd. 2,4 Schiffspfund oder rd. 2 Schiffs- und 7 Liespfund.

Anders als beim Kupfer führte Lübeck nur aus Danzig Blei ein. In den Jahren 1492/1493 war die Bleieinfuhr Lübecks (5 826 Mark lüb.) nahezu gleichwertig mit der Kupfereinfuhr aus Danzig (6 146 Mark lüb.) (siehe Tabelle 42).

Tabelle 42
Lübecks Bleieinfuhr aus Danzig 1492—1496²³

	1492	1493	1494	1495	1496
Last	4	1	—	8,5	—
Stück	214	117	99	108	26
Schiffspfund	135	—	152	73	—
Zentner	50	—	—	—	—

Die Last zu 12 Schiffspfund, das Stück zu 2,4 Schiffspfund gerechnet, ergeben sich in Schiffspfund ausgedrückt folgende Einfuhrwerte:²⁴

²⁰ S. S. 123.

²¹ Lauffer, Victor, a. a. O., S. 36.

²² Bruns, Friedrich, Pfundzollbücher, in: HGbl. 1908, S. 361.

²³ Ebenda.

²⁴ Die 1492 importierten 50 Zentner mit einem Taxwert von 144 m. lüb. wurden nicht berücksichtigt. — Die Reduktion auf Schiffspfund zu den o. a. Umrechnungssätzen wird durch die Taxwerte selbst bestätigt: Vom Verfasser wurden für 1492 Bleieinfuhren im Gesamtwert von 4 277 m. lüb. ausgezählt, von denen die 144 m. lüb. für die nicht berücksichtigten 50 Zentner abzuziehen sind; mithin bleiben 4 133 m. lüb. 697 Schiffspfund zu einem Taxwert von je 6 m. lüb. ergeben einen Einfuhrwert von 4 182 m. lüb. Die Differenz von 49 m. lüb. erklärt sich 1. aus dem letztlich nur annähernd zu bestimmenden Durchschnittsgewicht des Stückes und 2. daraus, daß wegen der Vermengung mit anderen Waren auch unter dem „Rest“ geringe Mengen Blei stecken.

1492 rd. 697 Schiffspfund
 1493 rd. 293 Schiffspfund
 1494 rd. 390 Schiffspfund
 1495 rd. 434 Schiffspfund
 1496 rd. 62 Schiffspfund

Auf viereinhalb Jahre berechnet, beträgt die jährliche Bleieinfuhr Lübecks aus Danzig damit durchschnittlich rd. 415 Schiffspfund.

Wie beim Kupfer liegen die Angaben der Danziger Pfahlkammerbücher für die Jahre 1490—1492 weit unter der in Lübeck verzeichneten Einfuhrhöhe²⁵ (siehe Tabelle 43).

Tabelle 43
 Danzigs Bleiausfuhr 1490—1492

	1490	1491	1492
Foder	14	3	15
Stück	7	6	35
Schiffspfund	—	10	8
Zentner	—	6	86
umgerechnet auf Schiffspfund	185	60	272

Die durchschnittliche Bleiausfuhr Danzigs betrug nach den Danziger Pfahlkammerbüchern in diesen drei Jahren also rd. 172 Schiffspfund pro Jahr. Auch in diesem Falle verdienen die Lübecker Angaben den Vorzug.

Im Jahre 1492 importierten 13 Kaufleute in Lübeck Blei, im Jahre 1493 waren es sieben Kaufleute, in beiden Jahren zusammen 17 Kaufleute; nur drei von ihnen handelten in beiden Jahren mit Blei. Unter diesen drei befanden sich auch die beiden größten Bleiimporteure, die Lübecker Bürger Hermen Hütterok (1492: 1 824 m. lüb., 1493: 639 m. lüb., in beiden Jahren zusammen 2 463 m. lüb.) und David Divessz (1492: 875 m. lüb., 1493: 144 m. lüb., in beiden Jahren zusammen 1 019 m. lüb.). Hütterok importierte also 1492/93 rd. 42,3%, Divessz rd. 17,3% des gesamten nach Lübeck von Danzig gehandelten Bleis. Zählen wir den drittgrößten Bleiimporteur, den Lübecker Bürger Arn Jagehorn, noch mit (1493) 612 m. lüb. (= 10,5%) hinzu, so erreichten diese drei Lübecker Kaufleute zusammengenommen allein rd. 70,1% des gesamten Bleiimports Lübecks in den Jahren 1492/93.

²⁵ Lauffer, Victor, a. a. O., S. 36.

Ein Teil des von Lübeck aus Danzig bezogenen Bleis ging in andere Ostseehäfen weiter (siehe Tabelle 44).

Tabelle 44
Lübecks Bleiausfuhr 1492²⁶

nach	Mecklenburg/ Pommern	Riga	Reval	Stockholm	Schonen/Dänemark/ Schleswig-Holstein
Last	1,5	—	—	0,5	9,5
Schiffspfund	21,25	16	1	4	30,5
Stück	7	2	—	—	2

1492 wurden also rd. 211 Schiffspfund und 11 Stück Blei, d. h. über ein Drittel des importierten Bleis, von Lübeck aus vornehmlich in die mittlere und westliche Ostsee weitergehandelt.

Zinn taucht im Handel zwischen Danzig und Lübeck überhaupt nicht auf. Die Danziger Ausfuhr war bei diesem Artikel ohnehin sehr gering.²⁷ Auch die Lübecker Bücher verzeichnen keine Zinneinfuhren aus Danzig.

War Lübecks Position als Vermittler des Danziger Kupfer- und z. T. auch Bleihandels nach Westeuropa auch am Ende des 15. Jahrhunderts noch anscheinend recht fest und sicher, so waren doch auch hier die Gegenkräfte bereits im Vordringen, die in Kürze den Handel mit slowakischem Kupfer und Blei schon an der Quelle, in der Slowakei selbst, abschneiden sollten. In den 90er Jahren des 15. Jahrhunderts setzten sich die Fugger im slowakischen Kupferbergbau fest und begannen seit dem Ende des Jahrhunderts mit der Ausfuhr über Breslau nach Stettin und über Krakau nach Danzig, von wo aus sie ihr Kupfer durch den Sund nach Antwerpen versandten, um es von dort weiter nach Westeuropa zu verteilen. Alle Gegenmaßnahmen Lübecks blieben fruchtlos, und nach jahrzehntelangem Sträuben mußte es den Fuggern 1538 selbst die Durchfuhr durch das Lübecker Gebiet nach dem Westen zugestehen. Im Gegensatz hierzu hatte Danzig den Fuggern keinerlei Schwierigkeiten bereitet, sondern sich ebenso wie Hamburg mit ihnen zu stellen gewußt.²⁸ So bahnte sich am Ende des 15. Jahrhunderts im Metallhandel eine Entwicklung an, die in relativ kurzer Zeit auch diese bis dahin noch bestehende Bindung Danzigs an Lübeck lösen sollte.

²⁶ Bruns, Friedrich, Pfundzollbücher, in: HGbl. 1907, S. 458, 470, 479, 487, 492, 494.

²⁷ Lauffer, Victor, a. a. O., S. 36.

²⁸ Nordmann, Claus, a. a. O., S. 95–108; Pölnitz, Götz Frh. v., Fugger und Hanse. Ein hundertjähriges Ringen um Ostsee und Nordsee. Tübingen 1953, S. 1–70.

In Danzig wurde an Eisen hauptsächlich das aus Schweden stammende Osemund²⁹ verschifft, daneben auch kleinere Mengen des sogenannten Landeisens, das nach Hirsch vornehmlich aus der Gegend von Bütow kam; wahrscheinlicher ist jedoch, daß wir hierunter am Ende des 15. Jahrhunderts aus Polen stammendes Eisen zu verstehen haben.³⁰ Landeisens läßt sich im Verkehr zwischen Danzig und Lübeck in dieser Zeit nicht mehr nachweisen, während Osemund noch in kleinen Mengen zwischen beiden Häfen gehandelt wurde (siehe Tabelle 45).

Tabelle 45
Lübecks Einfuhr von Osemund aus Danzig 1492—1496³¹

	1492	1493	1494	1495	1496
Last	3,5	6,5	9	10	—
Faß	15	—	—	—	—

Die eingeführten Mengen wurden 1492 mit insgesamt 142 m. lüb., 1493 mit insgesamt 195 m. lüb. in Lübeck getaxt. An der Osemundeinfuhr aus Danzig beteiligten sich in diesen beiden Jahren nur fünf Kaufleute, von denen nur einer (Gert Hiddinkhuszen) in beiden Jahren zugleich mit Osemund handelte. Die geringe Bedeutung der Osemundeinfuhr Lübecks aus Danzig wird ersichtlich, wenn sie zu der gleichzeitigen Einfuhr Lübecks aus dem schwedischen Ursprungsgebiet selbst in Beziehung gesetzt wird (siehe Tabelle 46).

Tabelle 46
Lübecks Einfuhr von Osemund aus Schweden 1492—1496³²

	1492	1493	1494	1495	1496
Last	555,5	662	510,5	155,5	16
Faß	144	97	77	3	—
Tonnen	1	—	—	—	—
in Last (rd.)	567,5	670	517	116	16

²⁹ Sprandel, Rolf, Das Eisengewerbe im Mittelalter, Stuttgart 1968, S. 239 zum Osemund als Produkt des direkten Verfahrens.

³⁰ Hirsch, Theodor, a. a. O., S. 257; Sprandel, Rolf, a. a. O., S. 184 f.

³¹ Bruns, Friedrich, Pfundzollbücher, in: HGBll. 1908, S. 363.

³² Ebenda, S. 378 ff. — Von den eingeführten Mengen kamen 1492 und 1493 je 3 Last aus Schonen und Dänemark. — Die Aufrechnung in Last nach dem Satz 1 Last = 12 Faß (Sprandel, Rolf, a. a. O., S. 407).

Beide Häfen, Lübeck wie Danzig, waren Umschlagplätze für das schwedische Eisen, das von ihnen größtenteils wieder zur See ausgeführt wurde. Damit erheben sich zwei Fragen: In welchem Verhältnis waren sie als Konkurrenten am Umschlag schwedischen Eisens beteiligt und welche Gebiete wurden von ihnen mit Osemund beliefert?

Um die erste Frage beantworten zu können, müssen die für beide Häfen erhaltenen Ein- und Ausfuhrzahlen aus der 2. Hälfte des 15. Jahrhunderts verglichen werden. Danzig führte in der Mitte der 70er Jahre aus dem Norden an Osemund folgende in Tabelle 47 aufgeführte Mengen ein:³³

Tabelle 47

	1474	1475	1476
Last	76	125	77
Faß	176	150	265
Tonnen	—	—	10
in Last (rd.)	90,5	137,5	100

Da schwedisches Eisen nur zu einem sehr geringen Teil von Danzig zur Versorgung seines Hinterlandes gebraucht wurde, sondern vor allem für die überseeische Ausfuhr bestimmt war, können die Ausfuhrwerte Danzigs für die Jahre 1490—92 indirekt Hinweise auf die Entwicklungstendenzen des Danziger Handels mit schwedischem Eisen geben (siehe Tabelle 48).

Tabelle 48
Danzigs überseeische Ausfuhr von Osemund 1490—1492³⁴

	1490	1491	1492
Last	70,5	130	82,5
Faß	8	46	43
Tonnen	—	21	2,5
in Last (rd.)	17	135,5	85

Aus dem Vergleich der Einfuhrwerte der 70er und der Ausfuhr der 90er Jahre läßt sich schlußfolgern, daß Danzigs Anteil am Handel mit schwedischem Eisen gegen

³³ Lauffer, Victor, a. a. O., S. 16 ff.: Einfuhren aus Stockholm, Nyköping, Söderköping und Gotland.

³⁴ Ebenda, S. 36.

das Ende des Jahrhunderts hin nicht wesentlich angestiegen ist. Aller Wahrscheinlichkeit nach bewegten sich auch in den 90er Jahren die Einfuhren um oder etwas über 100 Last jährlich, während Lübeck in den viereinhalb Jahren von 1492 bis Mitte 1496 durchschnittlich über 400 Last Osemund jährlich aus dem Norden importierte.

Über die Verteilung der seewärtigen Osemundausfuhr Danzigs sind wir für die gleiche Zeit nur grob orientiert. Immerhin aber lassen sich Osemundverschiffungen nach Flensburg, Lübeck, Stralsund, Stettin, Königsberg, Bornholm, Kopenhagen, Aalborg, England und Schottland.³⁵

Auch von Lübeck aus wurde ein erheblicher Teil des importierten Osemunds wieder zur See in andere Ostseehäfen ausgeführt³⁶ (siehe Tabelle 49).

Tabelle 49
Lübecks Osemundausfuhr in Ostseehäfen 1492—1496

nach	1492		1493		1494		1495		1496	
	Last	Faß	Last	Faß	Last	Faß	Last	Faß	Last	Faß
Mecklenburg/ Pommern	138	59	94	19	38,5	—	38	15	4,5	—
Schonen/Dänemark/ Schlesw.-Holstein	59,5	38	13	3	13	19	0,5	—	—	—
unbestimmte Häfen	39	19	—	—	—	—	—	—	—	—
Danzig	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
Gotland	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—
Nyköping, Söder- köping, Westerwik, Kalmar	2	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Insgesamt	238,5	119	107	22	54,5	19	38,5	15	4,5	—
in Last (rd.)	248,5		109		56		40		4,5	

Zweierlei geht aus dem Vergleich der Ausfuhrrichtungen beider Städte hervor: 1. In den 90er Jahren des 15. Jahrhunderts ging aus keinem der beiden Häfen Osemund nach Livland, Reval, Riga, Pernau und die anderen livländischen Häfen wur-

³⁵ Lauffer, Victor, a. a. O., S. 39 ff.

³⁶ Bruns, Friedrich, Pfundzollbücher, in: HGBll. 1907, S. 461, 467, 486, 493, 496, 499.

den also in direkter Fahrt von Schweden aus beliefert. 2. Die Ausfuhrgebiete Danzigs und Lübecks innerhalb der Ostsee überschritten sich sehr stark. Diese Überlapung fand statt in den pommerschen Häfen, aber auch in Dänemark und Holstein, wohin sowohl Lübeck wie Danzig schwedisches Eisen ausführten. Dabei wird die Versendung von Osemund aus Danzig nach Aalborg mit den starken Heringseinfuhren Danzigs von dort in Zusammenhang zu bringen sein.³⁷ Daß schließlich von Lübeck aus selbst nach Gotland, Schweden und Danzig Osemund in kleinen Mengen versandt wurde, war eine Ausnahmeerscheinung und gehörte zu den Wunderlichkeiten des damaligen Ostseehandels.

Es ist aber kaum anzunehmen, daß die Danziger Konkurrenz in der westlichen Ostsee Lübeck sonderlich gefährlich geworden ist. In der Hauptsache blieb das nach Danzig eingeführte Osemund dem Weiterversand zur See durch den Sund nach dem Westen vorbehalten, wo England und Schottland die Hauptabnehmer gewesen zu sein scheinen.

4. Der Fischhandel

Die Zusammenstellung der Lübecker Ausfuhrgüter nach Preußen zeigte, daß sich die Ausfuhr von Fischen nach dem Osten vornehmlich auf Heringe beschränkte, während der norwegische Fisch, für den Lübeck und andere wendische Städte wichtige Umschlagplätze darstellten, nur in geringen Mengen nach Preußen versandt wurde. Mit Norwegen selbst stand Danzig kaum in Handelsbeziehungen, wie die geringe Anzahl der 1474—1476 aus Bergen und anderen norwegischen Häfen einlaufenden Schiffe zeigte. Es kamen in diesen Jahren nur elf Schiffe aus Bergen ein, die dazu noch sämtlich im Ballast fuhren. Im gleichen Zeitraum wurden nur 1474 eine halbe Last und zwei Tonnen Rotscher aus Lübeck nach Danzig eingeführt; aus den anderen wendischen Städten kam gar kein Bergener Fisch nach Danzig.¹

Die wendischen Städte standen damals schon seit längerem in einem heftigen Kampf gegen das Vordringen der holländischen und süderseeischen Kaufleute auf den Bergener Markt und hatten sich seit der Mitte des 15. Jahrhunderts mit den süderseeischen Städten in den Bergenhandel teilen müssen. Gegenüber den Versuchen Danzigs, sich in das von den wendischen Städten errichtete System der „Ausreedung“ der Nordfahrer und die damit gegebene Bindung des Produzenten an einen

³⁷ S. S. 67 f.

¹ Lauffer, Victor, a. a. O., S. 8, 12 ff., 23. — Für weitere Jahre aus der 2. Hälfte des 15. Jahrhunderts s. Bruns, Friedrich, Pfundzollbücher, in: HGBll. 1907, S. 467 ff. und Stark, Walter, Pfahlkammerbücher, S. 67.

ständigen Abnehmer² hineinzudrängen, konnte Lübeck sich aber noch behaupten, wenn es auch an gelegentlichem Widerspruch Danzigs nicht gefehlt hat.³

Es fehlte den Versuchen Danzigs, in Bergen Fuß zu fassen, vor allem deshalb an der nötigen Energie, weil dieses den Bedarf an Fisch für seinen Handel mit dem Hinterland durch die Heringseinfuhren aus Ost- und Nordsee und durch das Fangaufkommen aus der Küstenfischerei selbst decken konnte. Die Fischerei in den Mündungsgebieten von Weichsel, Pregel und Memel, an der reichgegliederten Haffküste sowie von Hela und den ostpommerschen Küstenorten aus brachte genügend große Erträge, um damit einen lebhaften Fischhandel bis nach Krakau und Breslau⁴ betreiben und auch noch westwärts über See Fisch ausführen zu können.

Die Bedeutung, die dem Fisch als preußischem Ausfuhrartikel zukam, wird u. a. durch die heftigen Auseinandersetzungen unterstrichen, die nach 1454 zwischen Danzig und Elbing sowie nach 1466 zwischen Danzig und dem Hochmeister um den Anteil am Besitz der Nehrung und die damit zusammenhängenden Fischereigerechtigkeiten im Frischen Haff geführt wurden.⁵ Auch waren die preußischen Städte eifrig bestrebt, die vor allem aus Masowien zur Küste kommenden Fischaukäufer auszuschließen.⁶

Das Verlagssystem scheint gegenüber den Fischern weit verbreitet gewesen zu sein und wurde auch von den Danziger Fischhändlern angewandt.⁷

In der Einfuhr Lübecks aus Danzig nahm der Fisch eine bedeutende Position ein. Geringer waren die aus Königsberg eingeführten Mengen; 1495 und 1496 wurde gar kein Fisch aus Königsberg nach Lübeck eingeführt. In den Jahren 1492 und 1493 erreichte die Fischeinfuhr aus Preußen folgende in Tabelle 50 aufgeführten Werte.

Damit rangierte der Fisch hinter Wachs an der zweiten Stelle in der Liste der aus Danzig eingeführten Güter, noch vor Holz und Kupfer, während in der Einfuhr aus Königsberg Flachs und Holz vorangingen und Fisch erst auf dem dritten Platz kam.⁸

² Kirchberg, Peter, a. a. O., S. 202 ff.

³ HUB XI, Nr. 133 §§ 53/4.

⁴ HUB VIII, Nr. 48; X, Nr. 82, 208; XI, Nr. 22, 111, 226, 349 und S. 265 Anm. 1.

⁵ Simson, Paul, Geschichte der Stadt Danzig, Bd. I, Danzig 1913, S. 280, 285; Carstenn, Edward, Geschichte der Hansestadt Elbing, Elbing 1937, S. 277 ff.

⁶ HUB XI, Nr. 226, S. 174 Anm. 1, Nr. 370.

⁷ WAP Gdańsk 300.43.2b, S. 33': „Merten Breszlouwe, Hans Brand und Pauwel Erwan“ haben bekannt, daß Jacob Rossow sie auf die Fischerei verlegt hat und daß sie ihm die Tonne Fisch für 14 ger. Skot zuführen sollen, weil sie ihm nicht ihre Schuld bezahlt haben. Sie sind frei nach Bezahlung der Schuld. 1466, Sabato ante Nat. Marie (= 1466 Sept. 6).

⁸ S. S. 87.

Tabelle 50
 Wert der Lübecker Fischeinfuhr aus Preußen 1492/93
 (in m. Lüb. und in % der Gesamteinfuhr aus diesen Häfen)

aus	1492	1493	1492/93
Danzig	3001 = 31,2%	4006 = 14,2%	7007 = 13,8%
Königsberg	383 = 6,3%	110 = 5,8%	493 = 6,2%
Preußen	3384	4116	7500

In den Hafenzollregistern werden Dorsch, Stör und Hering besonders genannt,⁹ doch werden wir durchaus annehmen können, daß die von Preußen aus nach Polen und Schlesien gehandelten Fischarten Hecht, Aal, Lachs und Zander¹⁰ auch in der überseeischen Ausfuhr vertreten waren.

Aus den sonstigen Bezeichnungen lassen sich nur Hinweise auf die Konservierungsart oder auf die Wertabstufung der einzelnen Fischarten entnehmen. Die Bezeichnungen „Vlakfisch“ und „Rundfisch“ zeigen, daß der Fisch in getrocknetem Zustand ausgeführt wurde, wobei wir wegen der mit den im Bergerhandel gleichlautenden Bezeichnungen auch auf die gleiche Bearbeitungsart schließen dürfen.¹¹ Andere Bezeichnungen des preußischen Fisches wie Hauptfisch (havedfisch), Rawert oder „raward“ und „musze“ scheinen sich dagegen mehr auf die Größe der Fische in den einzelnen Verpackungseinheiten zu beziehen und stellten in dieser Reihenfolge auch gleichzeitig eine Rangfolge dar.¹² Schließlich aber sei bemerkt, daß nicht aller Fisch als „dorrefisch“¹³ transportiert wurde; so wie aus Preußen nach Polen der Fisch „trewge unnde gesaltzenn“, d. h. als Dörrfisch und gesalzener Fisch, gebracht wurde, wird er auch über See gehandelt worden sein.¹⁴

Als Verpackungseinheiten werden genannt: Bogen, Kip, Packen, Rollen, Schock, „Sostich“, Stück und Bund, daneben natürlich noch Tonnen (12 Tonnen = 1 Last). Wegen der Verschiedenheit der Fischarten und der Qualitätsabstufungen innerhalb derselben Arten ist es schlechterdings unmöglich, aus dem Vergleich der Preisangaben für die einzelnen Einheiten Rückschlüsse auf deren Inhalt zu ziehen. Es ist nur soviel bekannt, daß Kip und Packen analog zu dem Sprachgebrauch der Bergen-

⁹ Bruns, Friedrich, Pfundzollbücher, in: HGBll. 1908, S. 361–366.

¹⁰ HUB XI, Nr. 111.

¹¹ Bruns, Friedrich, Die Lübecker Bergenfahrer und ihre Chronistik, Berlin 1900, S. LXX f. und LXXX.

¹² HUB X, Nr. 2.

¹³ HUB IX, Nr. 727.

¹⁴ HUB XI, Nr. 370. — Vgl. hierzu Bruns, Friedrich, Pfundzollbücher, in: HGBll. 1908, S. 391.

fahrer als Synonyme anzusehen sind⁴⁵ und daß die Kiepe preußischen Fisches „theyn, sestich und seventeyn schock edder darby“ enthalten sollte.⁴⁶

Nach den Lübecker Taxpreisen zu urteilen, waren die Unterschiede zwischen Packen, Bogen, Rolle, Schock und Kip nicht allzu groß, die Regelpreise schwanken zwischen 14 und 9 Mark lüb. Nur selten werden höhere oder niedrigere Taxpreise notiert.⁴⁷ Wegen dieser Unsicherheit bei der Bestimmung der Verpackungseinheiten kann auch nur bei einigen Fischarten einigermaßen deutlich bestimmt werden, wieviel von der Danziger Fischausfuhr nach Lübeck ging. Wenn wir von den geringfügigen Einfuhren Lübecks an Oer und Sporden aus Danzig absehen, gestaltete sich das Verhältnis bei Dorsch und Stör wie in Tabelle 51 gezeigt.⁴⁸

Tabelle 51

	Danzigs Gesamtausfuhr 1492		Lübecks Einfuhr aus Danzig 1492	
	Last	Tonnen	Last	Tonnen
Dorsch	16,5	—	3,5	18
Stör	—	18	4,5	47

Bei den anderen Fischarten ergibt eine Gegenüberstellung folgendes Bild (siehe Tabelle 51 a).

Tabelle 51a

Danzigs Gesamtausfuhr 1492 Lübecks Einfuhr aus Danzig 1492

	Danzigs Gesamtausfuhr 1492				Lübecks Einfuhr aus Danzig 1492				
	Kip	Pack	Sostich	Rollen	Kip	Pack	Sostich	Rollen	Stück
Fisch	8,5	—	15	72	29	6	85	127	5
Flaktisch	6	—	24,5	—	5	1	9,5	—	—
Rundfisch	4	—	5,5	14	—	—	—	5	—
Gudmarott	—	—	3,5	—	—	—	—	—	—
	18,5	—	48,5	86	34	7	94,5	132	5

Auch hier tritt also dieselbe Differenz zwischen den Angaben der Danziger Pfahlkammer über die seewärtige Ausfuhr und den Angaben der Lübecker Pfundzoll-

⁴⁵ Ders., Bergenfahrer, S. LXXXIII.

⁴⁶ HUB X, Nr. 2.

⁴⁷ Bruns, Friedrich, Pfundzollbücher, in: HGBl. 1908, S. 391 f.

⁴⁸ Ebenda, S. 361 ff. Die Zahlen für Danzig nach Lauffer, Victor, a. a. O., S. 37.

bücher über die Einfuhr aus Danzig auf, die nun bei Fisch sich am ehesten noch dadurch erklären ließe, daß nicht aller Fisch in Danzig selbst, sondern in den kleineren Fischereierorten entlang der preußischen Küste geladen wurde. Es ist auch durchaus möglich, an eine Übernahme vor der Küste zu denken. Jedenfalls ist der Einkauf und Versand von Fischen durch Magdeburger von Hela aus belegt.¹⁹

Über den Verbleib des preußischen Fisches bzw. über dessen weiteren Vertrieb von Lübeck aus haben sich Nachrichten erhalten, die auf einen Handel mit preußischem Fisch nach Mitteleuropa hindeuten. Daß Magdeburger Aufkäufer sich in Hela ganze Schutenladungen zusammenkauften, ist schon erwähnt worden. 1470/1471 verkaufte der Lübecker Bürger Hinrich Grymold in Lübeck an den Lübecker Bürger Hinrich Czeringk einen größeren Posten Fisch, in dem alle Sorten des preußischen Fisches vertreten waren, die dieser an seinen Bruder Hans Czeringk in Magdeburg weiterversandte und die in Magdeburg als gefälschte Ware beanstandet wurden.²⁰ Von Magdeburg aus wurde der preußische Fisch, wie aus einer anderen Beanstandung überliefert ist, bis nach Dresden elbaufwärts verkauft.²¹

Es ist darüber hinaus denkbar, daß preußischer Fisch auch in den Lübecker Handel mit Bergerfisch nach Frankfurt/Main einfloß, wenn sich dies auch nicht quellenmäßig belegen läßt.

Andrerseits drängt sich angesichts der Tatsache, daß zusätzlich zum Bergerfisch auch aus Preußen in relativ großem Umfange Fisch für den Lübecker Fischhandel nach Binnendeutschland hinein eingeführt wurde, die Überlegung auf, daß der Rückgang des Lübecker Fischhandels in dieser Richtung in der 2. Hälfte des 15. Jahrhunderts durch die Konkurrenz des Deventer-, Shetland- und Islandfisches sich noch nicht so stark auszuwirken begonnen hatte wie nach der Jahrhundertwende.²² Er wird sich vielmehr wohl in erster Linie auf den Rückgang des Heringshandels beschränkt haben, der allerdings unter dem rheinaufwärts betriebenen Handel aus den Niederlanden her stark zu leiden hatte.

Der Fischhandel mit Preußen war vor allem Angelegenheit des Großhandels, obwohl sich in den Jahren 1492/93 insgesamt 49 namentlich feststellbare Importeure an ihm beteiligten. Bei den meisten von ihnen handelte es sich jedoch um ausgesprochenen Gelegenheitshandel, bei dem nur kleinere Posten umgesetzt wurden. Über die Hälfte des aus Danzig bezogenen Fisches aber führte allein der Lübecker Bürger Volmer Musz ein, auf dessen Rechnung 1492 für 1 287 m. Lüb. und 1493 gar

¹⁹ HUB X, Nr. 129.

²⁰ HUB X, Nr. 2.

²¹ HUB IX, Nr. 727.

²² Vgl. Wetki, Maria, Studien zum Hanse-Norwegen-Problem, in: HGbl. 71, 1952, S. 62 f.; s. auch Nordmann, Claus, a. a. O., S. 127.

für 2 347 m. Lüb. aus Danzig kommende Fischsendungen in Lübeck verzollt wurden. Im Jahre 1493, in dem die Fischeinfuhr relativ hoch war, waren Volmer Musz, Hermen Ruckerdink, Hermann Osthuszen und Gert Doijsz zusammen mit 84,4% an der Fischeinfuhr aus Danzig beteiligt; bei der Gesamtfischeinfuhr aus Preußen 1492/1493 erreichten sie einen Anteil von fast drei Vierteln, wie Tabelle 52 zeigt.

Tabelle 52
Lübecker Fischimporteure aus Preußen 1492/93²³
(Umsätze in m. Lüb. und in % der Fischimporte)

	1492		1493		1492/93	
	m. Lüb.	%	m. Lüb.	%	m. Lüb.	%
aus Danzig						
Volmer Musz	1287	42,5	2374	59,2	3661	51,5
Hermen Ruckerdink	115	3,5	350	8,8	463	6,6
Hermen Osthuszen	342	11,8	300	7,5	642	9,2
Gert Doijsz	117	3,9	374	9,3	491	7,0
aus Königsberg						
Hermen Ruckerdink	147	39,4	110	100,0	257	51,1

²³ Zum Preußenhandel der genannten Kaufleute s. S. 241 ff.

VIERTES KAPITEL

Charakteristische Züge des Lübecker Preußenhandels am Ende des 15. Jahrhunderts

Bei der Untersuchung des Warenverkehrs traten bereits bestimmte Entwicklungstendenzen des Lübecker Preußenhandels hervor, deren Widerspiegelung in der Handelstätigkeit und im Handelsgebaren der Kaufleute selbst den Gegenstand der Untersuchung in diesem Kapitel bilden soll.

Es wird dabei auf das Verhältnis von Großhandel und Kleinhandel wie auf die Organisationsformen des Handels einzugehen sein. Ebenso wird die Frage zu prüfen sein, bis zu welchem Grade der Preußenhandel am Ende des 15. Jahrhunderts noch eine tragfähige Grundlage für die Handelstätigkeit Lübecker Kaufleute bildete. Eine Antwort hierauf können einerseits die Umsatzhöhen und die Haupthandelsrichtungen der im Preußenhandel Lübecks führenden Kaufleute¹ sowie die Bilanzierung des Lübecker Preußenhandels und die Bestimmung seines Stellenwertes im System des Lübecker Ostseehandels überhaupt am Ende des 15. Jahrhunderts geben.

1. Das Verhältnis von Großhandel und Kleinhandel

Bei bestimmten Warenarten wurde bereits eine hohe Konzentration des Handels festgestellt, was den Schluß nahelegte, daß im Lübecker Preußenhandel ein relativ kleiner Kreis von Kaufleuten eine Vorrangstellung besaß und diesen weitgehend kontrollierte. Es ist daher im folgenden der Anteil des Großhandels am Preußenhandel gegenüber dem Anteil des mittleren und Kleinhandels genauer zu bestimmen.

Vorweg sei allerdings bemerkt, daß eine solche Scheidung in Groß- und Kleinhändler immer nur relativen Charakter besitzen und nicht frei von Ungenauigkeiten bleiben kann. Zunächst kann nach dem gegenwärtigen Stand der Bearbeitung der Lübecker Pfundzollbücher nicht ausgeschlossen werden, daß im Rahmen des Preußenhandels als mittlere und Kleinhändler eingestufte Kaufleute nach ihrem Gesamtumsatz und ihrer Funktion im übrigen See- und Landhandel ebenso Großhändler gewesen sind

¹ Für Einzelheiten sei auf die S. 249 ff. gegebene Zusammenstellung über die Kaufleute des Lübecker Preußenhandels verwiesen.

wie z. B. viele mittlere Preußenhändler. Im Grunde ist schon die Bezeichnung als „mittlerer Kaufmann“ das Eingeständnis dafür, daß eine klare und eindeutige Scheidung zwischen Groß- und Kleinhandel bei der Beschaffenheit unserer Quellen nicht möglich war, da nach ihnen nicht unterschieden werden konnte, in welchen Fällen die ein- oder ausgeführten Warenmengen für den weiteren Verkauf an andere Kaufleute, an produktive Konsumenten und Produzenten oder direkt an die individuellen Konsumenten bestimmt waren bzw. wann die Empfänger selbst nicht Kaufleute, sondern individuelle Konsumenten waren. Das allein aber würde eine exakte Unterscheidung — nach ihrer Funktion im Handel — ermöglicht haben.²

Nach den zur Verfügung stehenden Quellen war jedoch nur eine Gruppierung nach quantitativen Gesichtspunkten möglich. Aus der Relativität dieser Einstufung ergibt sich ferner, daß beim Danzighandel von anderen Maßstäben auszugehen war als beim Königsberghandel Lübecks.

Im Lübecker Handel mit Danzig erscheinen in den Jahren 1492 und 1493 in den Lübecker Pfundzollbüchern insgesamt 301 verschiedene Kaufleute und Schiffer, die Waren nach oder von Danzig zur Verzollung anmeldeten. Die wirkliche Zahl der im Danzighandel tätigen Kaufleute dürfte aber etwas niedriger liegen, weil vereinzelt statt des Namens Berufsbezeichnungen eingetragen wurden, wie „de abteker“, „Henningk de winscroder“, „Mester Kersten“ oder einfach „noch 1 geselle“, so daß mit der Möglichkeit gerechnet werden muß, daß diese Personen an anderer Stelle mit ihrem Namen verzeichnet wiederkehren. Da dies jedoch im einzelnen nicht überprüfbar ist, muß hier mit einer Gesamtzahl von 301 Kaufleuten im Danzighandel gerechnet werden.

Aus dieser Zahl wurden als die eigentlichen Großhändler die Kaufleute mit einem Gesamtumsatz von mindestens 2 000 m. Lüb. in beiden Jahren zusammen ausgesondert, deren Namen und Umsätze die folgende Tabelle enthält. Diese verhältnismäßig hoch liegende Grenze wurde gewählt, weil wohl noch 14 weitere Kaufleute mit Umsätzen zwischen 2 000 und 1 000 m. Lüb. im Danzighandel tätig waren, deren Handelstätigkeit sich aber in der Mehrzahl auf einmalige Ausfuhren beschränkte, die in der Hauptsache durch den starken Verkehr im Tuchhandel des Jahres 1492 veranlaßt wurden.³

Ein Vergleich der Umsätze, die von Großhändlern erzielt wurden, mit dem Gesamtumsatz Lübecks im Danzighandel läßt zunächst das Übergewicht des Großhandels in diesem Handelszweig erkennen. Die zwölf größten Kaufleute mit einer Um-

² Marx, Karl, Das Kapital, Bd. 3, in: Marx/Engels, Werke, Bd. 25, Berlin 1964, S. 484.

³ Zur Unterscheidung zwischen ständigen und nichtständigen Preußenhändlern s. S. 219 ff. Aus der Gruppe der Kaufleute mit Umsatzhöhen zwischen 2 000 und 1 000 m. wurden dabei nur die ständigen Preußenhändler berücksichtigt.

satzhöhe bis zu 5 000 m. Lüb. repräsentierten nur vier % der Kaufmannschaft, bestritten aber zusammen schon über die Hälfte (56,9%) des Umsatzes im Danzighandel. Alle 26 in der Liste aufgeführten Großhändler zusammen (8,6% der Kaufmannschaft) erreichten mit ihren Umsätzen fast drei Viertel (73,5%) des Gesamtumsatzes; nur etwas über ein Viertel blieb für die Handelstätigkeit der übrigen 275 Kaufleute. Das berechtigt zu der Feststellung, daß der Lübecker Danzighandel am Ende des 15. Jahrhunderts in erster Linie Angelegenheit des Großhandels war (siehe Tabelle 53).

Etwas anders lagen die Dinge im Lübecker Königsberghandel. Die Grenze für die Einstufung als Großhändler mußte hier entsprechend der niedrigeren Umsatzquote des Gesamthandels wesentlich niedriger, nämlich bei 400 m. Lüb., angesetzt werden. Über dieser Grenze lagen 13 der im Lübecker Königsberghandel der Jahre 1492/93 tätigen Kaufleute, die damit über die Hälfte (53,2%) des Gesamthandels auf sich konzentrierten. Immerhin scheint aber in dem Handel mit diesem kleineren Hafen Kaufleuten mit nur mittlerem und geringem Kapital ein verhältnismäßig größerer Spielraum geblieben zu sein als im Handel mit Danzig oder gar mit den livländischen Häfen. Zu einem erheblichen Teil scheinen die mit Königsberg abgewickelten Geschäfte jedoch ausgesprochene Gelegenheitsgeschäfte gewesen zu sein; nur sehr wenige Kaufleute waren gleichmäßig in beiden Jahren an Aus- und Einfuhr beteiligt, die Masse taucht nur einmal mit einem Warenposten in den Zollbüchern auf (siehe Tabelle 54).

Die Konzentration des Handels war bei den einzelnen Handelsgütern unterschiedlich hoch. Am deutlichsten war sie bei den eigentlichen hansischen Stapelwaren, wie Wachs, Kupfer oder Fisch, feststellbar, weniger ausgeprägt dagegen bei „Ventegut“, wie Holz, Asche, Pech und Teer. Insgesamt gesehen wurde aber der Preußenhandel Lübecks in dieser Zeit von einer relativ kleinen (nur 26köpfigen) Gruppe meist Lübecker Großkaufleute beherrscht, die in den Jahren 1492/93 jeder über 2 000 m. Lüb. an Umsatz erzielten. Damit entfielen auf sie fast drei Viertel des Gesamtumsatzes in dieser Handelsrichtung. Demgegenüber war die Gruppe der Preußenhändler mit Umsatzhöhen zwischen 2 000 und 1 000 m. Lüb. (15 Kaufleute) verhältnismäßig klein, während sich in die restlichen rd. 20% des Gesamtumsatzes rd. 250 mittlere und Kleinkaufleute teilten.

2. Organisationsformen des Handels

Bei vielen Lübecker Preußenhändlern waren geschäftliche Beziehungen zu Danziger oder Königsberger Kaufleuten feststellbar. Sie traten in den Quellen am häufigsten auf in Vollmachterteilungen zur Eintreibung von Forderungen aus Handels-

Tabelle 53
Die Großhändler des Lübecker Handels mit Danzig 1492/93
(Umsätze in m. Lüb. und in % des Gesamtumsatzes)

	1492				1493				1492/93			
	Ausfuhr	Einfuhr	Umsatz	%	Ausfuhr	Einfuhr	Umsatz	%	Ausfuhr	Einfuhr	Umsatz	%
Peter Possik	36636	508	37144	20,4	6236	862	7098	8,7	42872	1370	44242	16,8
Gert Stoppelkalk	15373	128	15501	8,5	4612	100	4712	5,8	19985	228	20213	7,7
David Divessz	4236	3562	7798	4,3	5780	5927	11707	14,3	10016	9489	19505	7,4
Hermen Hutterok	8452	2716	11168	6,1	510	1523	2033	2,5	8962	4239	13201	5,0
Godert Kniip	6388	68	6456	3,5	1600	24	1624	2,0	7988	92	8080	3,1
Volmer Musz	882	2512	3394	1,9	1016	3490	4506	5,6	1898	6002	7900	3,0
Arnd Jagehorn	3496	464	3960	2,2	1848	1548	3396	4,2	5344	2012	7356	2,8
Hinrich Witte	5136	—	5136	2,8	1350	261	1611	2,0	6486	261	6747	2,6
Hans Schulte	5264	—	5264	2,9	1200	168	1368	1,7	6464	168	6632	2,5
Hinrich Petershagen	5484	—	5484	3,0	—	36	36	0,04	5484	36	5520	2,1
Herr Jasper Lange	4890	350	5240	2,9	—	—	—	0,0	4890	350	5240	2,0
Hermen Scroder	2241	798	3039	1,7	1564	630	2194	2,7	3805	1428	5233	2,0
Dirk Hulscher	2292	—	2292	1,3	1980	—	1980	2,4	4272	—	4272	1,6
Hans Pawes	—	3585	3585	2,0	300	—	300	0,4	300	3585	3885	1,5
Frederick Kortsak	1716	200	1916	1,1	120	1678	1798	2,2	1836	1878	3714	1,4
Bertolt Lutke	—	—	—	0,0	3420	—	3420	4,2	3420	—	3420	1,3
Gert Doissz	909	341	1250	0,7	1420	742	2162	2,6	2329	1083	3412	1,3
Johan van der Lucht	2238	123	2361	1,3	846	36	882	1,1	3084	159	3243	1,2
Evert Timmerman	2234	—	2234	1,2	696	218	914	1,1	2930	218	3148	1,2
Hermen Ruckerdink	1296	348	1644	0,9	925	570	1495	1,8	2221	918	3139	1,2
Hinrich van Resz	2028	98	2126	1,2	778	192	970	1,2	2806	290	3096	1,2
Hans Smit	1235	1019	2254	1,2	623	120	743	0,9	1858	1139	2997	1,1
Hermen Osthusz	1456	483	1939	1,1	420	300	720	0,9	1876	783	2659	1,0
Hinrich Siikman	2238	36	2274	1,3	288	—	288	0,4	2426	36	2462	0,9
Wolter van Lennep	820	—	820	0,5	1176	316	1492	1,8	1996	316	2312	0,9
Arnd Schinkel	1483	558	2041	1,2	36	178	214	0,3	1519	736	2255	0,8

Tabelle 54
Die Großhändler des Lübecker Handels mit Königsberg 1492/93
(Umsätze in m. Lüb. und in % des Gesamtumsatzes)

	1492				1493				1492/93			
	Ausfuhr	Einfuhr	Umsatz	%	Ausfuhr	Einfuhr	Umsatz	%	Ausfuhr	Einfuhr	Umsatz	%
Hermen Ruckerdink	1432	147	1579	8,2	405	337	742	15,1	1837	484	2321	9,5
Kersten Frenke	1788	—	1788	9,2	—	—	—	0,0	1788	—	1788	7,3
Hartwig Stange	882	548	1430	7,3	216	—	216	4,4	1098	548	1646	6,7
Hans Borchstede	381	470	851	4,4	144	340	494	9,8	525	810	1335	5,5
Hinrich Petershagen	1068	144	1212	6,2	—	—	—	0,0	1068	144	1212	5,0
Hans Redeken	288	276	564	2,9	270	—	270	5,5	558	276	834	3,4
Wilm Jacobsz	780	—	780	4,0	—	—	—	0,0	780	—	780	3,2
Hinrich Tamme	612	—	612	3,1	—	—	—	0,0	612	—	612	2,5
Hans Vurhake	600	—	600	3,1	—	—	—	0,0	600	—	600	2,5
Valentin Schulte	180	60	240	1,2	324	—	324	6,1	504	60	564	2,3
Gert Wilmssz	—	—	—	0,0	432	88	512	10,4	432	88	512	2,1
Gorriis Bartsz	180	150	330	1,7	72	—	72	1,5	252	150	402	1,6
Lutke Kore	400	—	400	2,0	—	—	—	0,0	400	—	400	1,6

tätigkeit oder Erbschaft bis hin zur Führung von Prozessen (z. B. an Ewert Timmermann, Peter Possik, Arnd Jagehorn, Johan van der Lucht u. a.). In einigen Fällen lagen diesen Vollmachtserteilungen verwandtschaftliche Bindungen zugrunde (z. B. zwischen Johan Cleissze in Lübeck und Dietrich Cleissze in Danzig), in den meisten Fällen dürfen wir aber frühere oder noch bestehende Geschäftsverbindungen annehmen.

Sie bestanden zumeist als Kommissionsgeschäfte von der einmaligen Zusendung von Waren zum Verkauf (sendeve) bis hin zur fortgesetzten wechselseitigen Kommission, die sich über Jahre erstrecken konnte und deren Abrechnung dann oft schwierig und langwierig war.⁴ So ließ sich in den 60er Jahren der ehemalige Angestellte Hinrich Castorps I, Tideman Bye, in Danzig als Bürger nieder.⁵ Im Juli 1471 wies Hinrich Eggerdes, Castorps Schwestersonn, den Danziger Schöffen eine Vollmacht des Hans Castorp und des Hinrich Prume zur Abrechnung mit Bye vor.⁶ Danach dauerte es noch rd. acht Monate, ehe Anfang März 1472 die Auseinandersetzung abgeschlossen war. Prume hatte dabei Geld fordern lassen „van rekenschop wegen, de dat eyne deel myt deme anderen to samende gehat hebben“.⁷ Unter dieser oder einer ähnlich lautenden Formel haben wir die gegenseitige Kommission zu verstehen, wie sie — dann allerdings immer nur als einseitige Kommission — bei der Darstellung des Warenhandels in Erscheinung trat. Aus der wechselseitigen Kommission erwuchs oft eine Handelsgesellschaft, an der beide Partner mit einem Teil ihres Kapitals beteiligt waren und in der die Güter auf beider Gewinn oder Verlust über See und Sand gingen. Die erste Stufe war dabei die „wedderlegginge“, mit der ein Kaufmann seinen Knecht ausstattete und die auch der bereits genannte Tidemann Bye von Hans Castorp erhalten hatte.⁸

⁴ Oft, wie z. B. zwischen Johann Ferber und den Testamentariern des Lübeckers Hinrich Hovemann, kam es zu keiner Einigung. Im vorliegenden Falle beschäftigte diese Angelegenheit sogar die hansische Politik, denn Ferber war immerhin Danziger Bürgermeister; Ebel, W., Ratsurteile I, Nr 502, 503; HR III, 3 Nr. 253, Nr. 353 §§ 114–119; HUB XI, Nr. 1 050, 1 062.

⁵ Ausführlicher über das Verhältnis Byes zu den Castorps s. Neumann, Georg, a. a. O., S. 26 f. An die dortigen Nachrichten aus Lübecker Quellen sind die beiden folgenden Notizen aus dem Danziger Schöffenbuch abschließend anzufügen.

⁶ WAP Gdańsk 300.43.2b — Schöffenbuch — S. 235, 1471 fer. sexta ante Mar. Magd. (= Juli 7). Zum Verwandtschaftsverhältnis der genannten untereinander s. Neumann, G., a. a. O., S. 9 f., 23 f. und die Stammtafel.

⁷ WAP Gdańsk 300.43.2b, S. 283, 1472 Woche vor Mitfasten (= 1472 März 1–7).

⁸ Ebenda. Castorp klagte bei der Auseinandersetzung mit Bye, „etlik geld to achter to synde . . . van wedderlegginge wegen“. Bye machte geltend, daß Castorp ihm noch „kamerhure“ für Salz schuldig sei, d. h., daß Bye außerdem noch als Faktor oder Kommissionär Castorps bei Salzlieferungen nach Danzig tätig gewesen war.

Oft aber wurde die „wedderlegginge“ übersprungen; vor allem dann, wenn die Gesellschaft aus der wechselseitigen Kommission, also aus dem Verhältnis zweier bereits selbständiger Kaufleute erwachsen war. Das war z. B. der Fall bei der Gesellschaft, die bis 1466 zwischen dem Lübecker Johann by dem See und dem Danziger Enwolt Klipping bestand, in welchem Jahre der Danziger Bürgermeister Philipp Bischof im Auftrage des Lübeckers mit Klipping abrechnete. Nach dem Wortlaut der hierüber in das Danziger Schöffenbuch erfolgten Eintragung gaben die Gesellschafter gegenseitig alle Forderungen auf „van allem sendegude, handelinge und geselleschop“.⁹ Dasselbe Verhältnis bestand zwischen dem in den 60er und 70er Jahren in Danzig ansässigen und Anfang der 80er Jahre nach Lübeck übergesiedelten Sander Lüneburg¹⁰ und dem Danziger Bürger Arndt Vecklinghusen zu Lebzeiten Vecklinghusens. Nach dessen Tode beauftragte ein Hans Stagnete im Namen der Erben Vecklinghusens einen Bertolt Rese, „a quodam Czander Lunenborch, concive Lubicence, calculationem, computationem et rationem societatis mercatorie commertiorumque inter prefatum Arnoldum Fecklinghusen et eundem Czanderem Lunenborch hactenus habitorem“ einzufordern.¹¹

Der Danziger Bürger Albert Brambeke leitete die Abrechnung der zwischen ihm und dem Lübecker Salzfahrer Claus van Sottrum bestehenden Gesellschaft noch kurz vor seinem Tode im Jahre 1481 ein,¹² erlebte den Abschluß der Auseinandersetzung aber nicht mehr, so daß wenige Monate später seine Erben erneut eine Vollmacht zur Abrechnung ausstellen mußten.¹³ Diese war auch im vorliegenden Falle erst nach fast drei Jahren abgeschlossen.¹⁴

Über den inneren Betrieb dieser Handelsgesellschaften enthalten die Quellen keine näheren Mitteilungen. Es spricht aber nichts gegen die Annahme, daß sie in ihrem

⁹ Ebenda, S. 24, 1466 sabbato in vig. Margarete virg. (= Juli 7).

¹⁰ Zu Sander Lüneburgs Danziger Tätigkeit s. ebenda, S. 16, 1466 feria sexta post Corporis Christi (= Juni 6); S. 342', 1474 feria quarta ante Dominici (= August 4); ebenda, 300.19.3,4,5,5a — Pfahlkammerbücher —, besonders 300.19.4, S. 138 die — unvollständige — Jahresabrechnung für 1471; HUB IX, Nr. 460; HUB X, Nr. 930 — Nach WAP Gdańsk 300.43.197, S. 38' verschifft Vecklinghusen für Lüneburg 1483 von Danzig aus diesem gehörendes Kupfer in einem Schiff, das im Sund unterging. Danach wird Lüneburg damals schon in Lübeck gesessen haben. Ebenda, S. 57, 1488 feria sexta post Palmarum (= April 4), wurde er als Lübecker Bürger von einem Danziger mit der Einforderung von Schulden in Lübeck beauftragt.

¹¹ Ebenda, S. 76', zwischen „feria sexta (post) Pasche“ und „feria secunda post Exaudi“ 1492 (= April 27—Juni 4).

¹² Ebenda, S. 24', sabbato in vig. Joh. bapt. 1481 (= Juni 23).

¹³ Ebenda, S. 25', feria quarta post XI^m virg. 1481 (= Oktober 24).

¹⁴ Ebenda, S. 27, feria quarta post Judica 1484 (= April 7).

Aufbau und ihrer Tätigkeit dem von Mickwitz aus Revaler Handelsbüchern festgestellten Typ der „Fernhandelsgesellschaft auf Gegenseitigkeit“ entsprachen, die Mickwitz zu Recht als um die Mitte des 15. Jahrhunderts an der Ostsee bekannt vermutete.¹⁵ Insgesamt gesehen bleiben die zwischen Danzigern und Lübeckern bestehenden Geschäftsverbindungen in jedem Falle im Rahmen der üblichen Formen hansischen Gesellschaftshandels, wie sie seit langem bekannt waren.¹⁶

3. Die Rolle des Preußenhandels in der Handelstätigkeit Lübecker Kaufleute

Bei den ständigen Danzighändlern unter den Großkaufleuten traten deutlich Tendenzen einer Spezialisierung auf den Handel mit bestimmten Waren hervor (Huttenrok, Divessz, Musz, Scroder, Resen u. a.). Zwar entwickelte sich diese Spezialisierung niemals zur ausschließlichen Beschäftigung mit nur ein oder zwei Warenarten oder gar zu einer Monopolstellung im Handel mit einzelnen Waren, doch trug sie gewisse Züge einer gegenseitigen Abgrenzung und Arbeitsteilung unter den Großhändlern an sich. Bechtels Feststellung, daß im Großhandel „infolge der Unstetigkeit der Warenproduktion und des spekulativen Charakters der Katalog der Handelswaren große Mannigfaltigkeit aufwies“,¹⁷ konnte in dieser pauschalen Form aus unseren Quellen nicht bestätigt werden. Wenigstens für die lagerfähigen und einigermaßen preisbeständigen Güter sowie für bestimmte Handelsrichtungen wird sie zu modifizieren sein.

Das Auftreten von Spezialisierungstendenzen muß im Zusammenhang damit gesehen werden, daß nahezu alle Lübecker Großhändler des Preußenhandels am Ende des 15. Jahrhunderts es vermieden, sich ausschließlich auf den Preußenhandel zu beschränken. W. Koppe mußte in seiner Darstellung des Lübecker Stockholmhandels in der 2. Hälfte des 14. Jahrhunderts noch zu der Feststellung kommen, daß die „Festlegung des Handels auf e i n e n Hauptmarkt . . . für den Lübecker Stockholmhandel von 1368/70 das Normale, das Typische“ war,¹⁸ konnte aber auch bemerken, daß „der Grundsatz der Beschränkung des Handels auf die Stockholmlinie und seiner

¹⁵ Mickwitz, Gunnar, a. a. O., S. 130 ff., besonders S. 139 f.

¹⁶ Aus der Literatur über Handelsgesellschaften seien als neuere Arbeiten außer der von Mickwitz noch angeführt: Posthumus, N. W., a. a. O., S. 28; Thierfelder, Hildegard, Rostock — Osloer Handelsbeziehungen im 16. Jahrhundert (Abh. z. Handels- und Sozialgeschichte Bd. 1), Weimar 1958, S. 194 ff.; Samsonowicz, Henryk, Untersuchungen, S. 45 ff.

¹⁷ Bechtel, Heinrich, a. a. O., S. 310.

¹⁸ Koppe, Wilhelm, a. a. O., S. 171.

höchstmöglichen Intensivierung um 1400 bereits einer stärkeren Lockerung ausgesetzt“ war.¹⁹ Vom Lübecker Preußenhandel her gesehen, hatte diese Entwicklung am Ende des 15. Jahrhunderts ihren Abschluß erreicht: Keiner der ständigen Lübecker Preußenhändler handelte allein nach Danzig und Königsberg, vielmehr stützten sie alle ihre Unternehmungen in mehr oder weniger starkem Maße auf den Handel mit mindestens noch einem der Märkte des Lübecker Ostseehandels oder bestätigten sich in der Lüneburg-Lübecker Salzfahrt.

Wir haben das zunächst als Ausdruck des allgemeinen quantitativen Anwachsens des hansischen Handels überhaupt wie auch der Betriebsgrößen der Handelsunternehmen selbst anzusehen. Umsätze in der Höhe, wie sie einzelne Preußenhändler am Ende des 15. Jahrhunderts erzielten, wären ein Jahrhundert zuvor – selbst unter Einrechnung der fortgeschrittenen Geldentwertung – allein nach den umgesetzten Warenmengen schwindelhaft erschienen. Das in der gleichzeitigen Betätigung in zwei oder mehreren Handelsrichtungen sich ausdrückende Streben nach größerer Risikoverteilung aber war vor allem Symptom der zunehmenden Schwierigkeiten, die im 15. Jahrhundert und besonders in dessen 2. Hälfte dem Lübecker Ostseehandel erwachsen. Es sei in diesem Zusammenhang nur an die Komplikationen erinnert, die sich für den hansischen Handel aus dem Verfall des nordischen Unionskönigtums und den Ansätzen zu einer nationalstaatlichen Wirtschaftspolitik sowie durch das Eindringen von Schiffahrt und Handel der Holländer in die Ostsee ergaben. Auf die häufig anzutreffende Koppelung des Lübecker Preußenhandels mit dem Stockholmhandel hat sicher auch eingewirkt, daß Danzig in den Zeiten Karl Knutsons und Sten Stures fast durchweg ein gutes Verhältnis zu Schweden unterhielt und daher für den Lübecker Handel die Benutzung des Danziger Hafens als Ausweich- und Zwischenhandelsplatz für den Bezug schwedischer Landesprodukte bisweilen wünschenswert erscheinen mußte.

Bei dem Dualismus des Preußen- und Livlandhandels dagegen wird der Umstand eine Rolle gespielt haben, daß sich das Warensortiment der beiden Hafengruppen gegenseitig ergänzte.

Für die Verbindung des Preußenhandels mit dem nach Schweden, Schonen, Dänemark und Livland bei den einzelnen Lübecker Großkaufleuten war gleichermaßen von Bedeutung, daß mit dem Zunehmen der Umlandfahrt im Verlauf des 15. Jahrhunderts der Preußenhandel auf die Dauer im Gesamtgefüge des Lübecker Ostseehandels nur noch eine zweitrangige Position behaupten konnte und zudem durch das Auf und Ab des Sundverkehrs, der stark von dem jeweiligen Verhältnis Danzigs zu Dänemark und den politischen Verhältnissen westlich des Sundes beeinflusst wurde,

¹⁹ Ebenda, S. 215.

zu labil war, als daß auf ihm allein ein stabiles Handelsunternehmen aufzubauen geraten schien.

4. Die Bilanz des Lübecker Preußenhandels und seine Stellung im System des Lübecker Ostseehandels am Ende des 15. Jahrhunderts

Eine Darstellung des Lübecker Handels mit Preußen wäre unvollständig ohne den Versuch, ihn in das System des Lübecker Ostseehandels einzuordnen und seine Stellung in diesem System am Ende des 15. Jahrhunderts zu bestimmen. Dabei ist sowohl die Bilanz des Lübecker Handels mit Preußen festzustellen als auch sein Umfang mit dem des Lübecker Handels mit anderen Städtegruppen zu vergleichen. Dieser Vergleich soll im folgenden mit den livländischen Städten der Hanse gezogen werden, wobei als Vergleichsjahre die Jahre 1492, 1493 und 1494 gewählt wurden, während das Jahr 1495 als ein Jahr allgemeinen Handelsrückganges nicht in Betracht gezogen wurde, da es ebensowenig wie das Jahr 1496, das durch die Lübecker Pfundzollbücher nur bis zum 1. Juli erfaßt wurde, ein reales Bild des Ostseehandels zu geben vermag²⁰ (siehe Tabelle 55).

Bei einer Bilanzierung des Lübecker Handels mit Preußen ist zunächst wieder daran zu erinnern, daß die Angaben der Lübecker Pfundzollbücher über die Lübecker Einfuhr unvollständig sind, da Getreide und Getreideprodukte nur ausnahmsweise und dann ohne Zollangaben verzeichnet wurden. Der tatsächliche Wert der Lübecker Einfuhr aus Preußen wird also höher anzusetzen sein. Ohne daß wir genau angeben können, wie hoch der Wert der Getreideeinfuhr aus Preußen gewesen ist, kann aber doch gesagt werden, daß auch beim Hinzurechnen der Getreideeinfuhr die Handelsbilanz nicht ausgeglichen werden würde. Es wird dabei weiterhin auch zwischen Lübecks Einfuhr aus Danzig und der aus Königsberg zu differenzieren sein, da in der Einfuhr aus Danzig das Getreide einen höheren Anteil erreichte als in der aus Königsberg.

Wir kommen den tatsächlichen Verhältnissen wohl am nächsten, wenn wir das Verhältnis der Ausfuhr zur Einfuhr im Lübecker Handel mit Preußen am Ende des 15. Jahrhunderts mit 2 : 1 bis 3 : 2 ansetzen. Auf keinen Fall war es ausgeglichen oder hat die Einfuhr die Ausfuhr übertroffen. Die Handelsbilanz Lübecks im Handel mit Preußen war eindeutig aktiv, wie überhaupt der Lübecker Ostseehandel am Ende

²⁰ Sämtliche Werte im folgenden, wenn nichts anderes vermerkt, nach eigener Auszählung der Lübecker Pfundzollbücher.

des 15. Jahrhunderts eine aktive Bilanz aufzuweisen hatte, wie aus der Gegenüberstellung der Zolleinnahmen für die Ein- und Ausfuhr der Jahre 1492—1496 zweifelsfrei hervorgeht.²¹

Die Erklärung für die aktive Bilanz des Lübecker Handels mit Preußen ergibt sich aus der Eigenart der für diesen Handel charakteristischen Güter. In der Lübecker Ausfuhr dominierte das westeuropäische Tuch, während in der Lübecker Einfuhr aus Preußen ebenfalls hochwertige Güter, wie Wachs, Kupfer, Blei und Fisch, vorherrschten, die sämtlich einen Landtransport, häufigeres Umladen und die damit verbundenen höheren Frachtkosten tragen konnte. Danzigs Kaufleute bevorzugten für sie auch am Ende des 15. Jahrhunderts noch den Überlandweg über Lübeck und Hamburg, wenn sich auch gegen das Ende des Jahrhunderts hin mit zunehmender

Tabelle 55
Die Bilanz des Lübecker Handels mit Preußen 1492—1494
(in m. Lüb.)

	nach	von	Gesamt- umsatz	Verhältnis von Ausfuhr : Einfuhr
Danzig				
1492	158482	23083	181565	87,3 : 12,7
1493	53530	28224	81754	65,5 : 34,5
1494	38830	17044	55874	69,5 : 30,5
1492/94	250842	68351	319193	78,6 : 21,4
Königsberg				
1492	13419	6106	19525	68,7 : 31,3
1493	3047	1877	4924	61,8 : 38,2
1494	5651	2942	8593	65,8 : 34,2
1492/94	22117	10925	33042	67,1 : 32,9
Preußen				
1492	171901	29189	201090	85,5 : 14,5
1493	56577	30101	86678	65,2 : 34,8
1494	44481	19986	64467	69 : 31
1492/94	272959	79276	352235	77,5 : 22,5

²¹ Bruns, Friedrich, Pfundzollbücher, in: HGbl. 1904, S. 110 ff. — Vgl. Samsowicz, Henryk, Untersuchungen, S. 38.

Stabilisierung der Sundschiffahrt deutlich die Tendenz abzuzeichnen begann, kostbare Güter auch auf diesem Wege zu transportieren.

Die aktive Bilanz des Lübecker Danzighandels und die insgesamt wohl ebenfalls als aktiv anzunehmende Bilanz des Danziger Seehandels stehen keineswegs im Widerspruch zueinander, da die in der 2. Hälfte des 15. Jahrhunderts noch über Lübeck westwärts geführten kostbaren Güter nicht die für die Gesamtausfuhr Danzigs bestimmenden Güter darstellten. Vielmehr herrschten in ihr die Massengüter vor, die im wesentlichen auf den durchgehenden Transport in die westeuropäischen Absatzgebiete angewiesen waren.

Aus diesem Grunde unterschied sich die Bilanz des Lübecker Handels nach Preußen grundlegend von der des Lübecker Livlandhandels. Hier stand in der Ausfuhr ebenfalls das Tuch an erster Stelle, doch in der Einfuhr bestimmten neben Getreide vor allem Wachs, Pelzwerk, Flachs und Garne sowie Talg das Bild, also Güter, die gleichzeitig für die Gesamtausfuhr der livländischen Häfen charakteristisch waren. Daher und auch aus Gründen der Geschäftsorganisation²² blieben die Kaufleute der livländischen Städte bis weit in das 16. Jahrhundert stärker auf Lübeck als Durchfuhr- und Vermittlungsplatz angewiesen, als das bei den preußischen Kaufleuten der Fall war. Hierin dürfte auch die Erklärung dafür zu suchen sein, daß am Ende des 15. Jahrhunderts der lübeckische Livlandhandel eine passive Bilanz aufwies, wie Tabelle 56 zeigt.

Die aktive Bilanz des Jahres 1492 wurde vor allem durch den fast völligen Ausfall der Flachs- und Wachszufuhr aus Reval verursacht, über dessen Ursache sich keine Nachrichten erhalten haben. Bei der großen Klimaanfälligkeit des Flachsbaus könnte eine Mißernte als Grund für das Ausbleiben der Flachszufuhr angenommen werden, doch würde das noch nicht das Ausbleiben der Wachslieferungen erklären. Immerhin war mit solchem Ausfall einzelner Warenarten immer zu rechnen, so daß der Durchschnitt der Jahre 1492—1494 durchaus die Verhältnisse im Lübecker Livlandhandel widerzugeben scheint.

Ein Vergleich der Umsätze, die in Lübecks Preußen- und Livlandhandel erzielt wurden, fällt klar zugunsten des Livlandhandels aus; dieser übertraf in der Umsatzhöhe in diesen Jahren den Preußenhandel um mehr als das Doppelte. Noch deutlicher läßt sich die Stellung des Preußenhandels fassen, wenn der in ihm erzielte Umsatz in Beziehung zu Lübecks Ostseehandel insgesamt gesetzt wird (siehe Tabelle 57).

Die Aufgliederung des Lübecker Ostseehandels am Ende des 15. Jahrhunderts widerspiegelte die im Verlauf des Jahrhunderts im Gefüge des Ost- und Nordsee-

²² Mickwitz, Gunnar, a. a. O., S. 40 f.

handels eingetretenen Veränderungen. Während für die ersten Jahrzehnte des 15. Jahrhunderts Lübecks Preußen- und Livlandhandel in ihrem Umfange noch als gleich hoch angenommen werden konnten,²⁴ war am Ende des Jahrhunderts der Preußenhandel im Verhältnis zum Livlandhandel erheblich zurückgegangen und im Lübecker Ostseehandel fast auf die Position einer Nebenlinie herabgesunken. Das Ausmaß dieses Rückgangs wird besonders deutlich, wenn wir uns vergegenwärtigen,

Tabelle 56
Die Bilanz des Lübecker Handels mit Livland 1492—1494
(in m. Lüb.)

	nach	von	Gesamt- umsatz	Verhältnis von Ausfuhr : Einfuhr
Reval				
1492	99998	27817	127815	78,3 : 21,7
1493	89291	168946	258237	34,4 : 65,6
1494	64335	121560	185895	34,6 : 65,4
1492/94	253624	318323	571947	44,3 : 55,7
Riga				
1492	32419	26283	58702	55,3 : 44,7
1493	26385	35356	61741	42,7 : 57,3
1494	18110	25904	44014	41,2 : 58,8
1492/94	76914	87543	164457	46,8 : 53,2
Pernau				
1492	42	4452	4494	0,9 : 99,1
1493	1014	3271	4285	23,6 : 76,4
1494	730	4620	5350	13,6 : 86,4
1492/94	1786	12343	14129	12,6 : 87,5
Livland				
1492	132459	58552	191011	69,4 : 30,6
1493	116690	207573	324263	35,9 : 64,1
1494	83175	152084	235259	35,4 : 64,6
1492/94	332324	418209	750533	44,2 : 55,8

²⁴ Fritze, Konrad, Wendepunkt, S. 64.

Tabelle 57
Der Lübecker Ostseehandel 1492—1494²³
(Umsatzhöhe in m. Lüb. und in % des Gesamtumsatzes)

	1492		1493		1494		1492/94	
	m. Lüb.	%	m. Lüb.	%	m. Lüb.	%	m. Lüb.	%
Gesamtumsatz	683 712	100,0	737 031	100,0	540 156	100,0	1 960 899	100,0
Reval	127 815	18,7	258 237	35,1	185 895	34,4	571 947	29,2
Riga	58 702	8,6	61 741	8,4	44 014	8,1	164 457	8,4
Pernau	4 494	0,7	4 285	0,6	5 350	1,0	14 129	0,7
Livland	191 011	28,0	324 263	44,0	235 259	43,5	750 533	38,3
Danzig	181 565	26,6	81 754	11,1	55 874	10,4	319 193	16,3
Königsberg	19 525	2,9	4 924	0,7	8 593	1,6	33 042	1,7
Preußen	201 090	29,4	86 678	11,8	64 467	12,0	352 235	18,0
übrige Ost- seehäfen	291 611	42,7	326 090	44,3	240 430	44,5	858 131	43,7

daß die Umlandfahrt auch im livländischen Handel mit Westeuropa bereits seit längerem eine bedeutende Rolle spielte.²⁵

Im Zusammenhang mit dem relativen Rückgang des Lübecker Preußenhandels gewinnt der schon erwähnte Umstand besonderes Gewicht, daß der „Travestapel“ nicht nur einfach umgangen, sondern als Rückwirkung der aufgekommene Umlandfahrt beim Rücktransport der Westwaren auch durchbrochen worden war.

Auch wenn für den Verkehr von Preußen nach Lübeck noch festgestellt werden konnte, daß bei einzelnen Waren, wie z. B. Kupfer, Blei und Fisch, sowie — in wesentlich geringerem Maße — bei land- und forstwirtschaftlichen Produkten ein Teil des Handels noch über Lübeck westwärts ging, so zeigt doch andererseits die aktive Bilanz des Lübecker Preußenhandels bei gleichzeitiger als sicher anzunehmender ak-

²³ Der Gesamtumsatz wurde ermittelt durch Umrechnung der Zolleinnahmen, wie sie Friedrich Bruns (Pfundzollbücher, in: HGBll. 1904, S. 110 f.) zusammengestellt hat. Eine gewisse Ungenauigkeit mußte dabei in Kauf genommen werden, da sich der Schiffszoll nur für 1492 gesondert ausweisen ließ. Er machte in diesem Jahr 126 m 2 B 8 d. aus, so daß vom Gesamtumsatz für 1492 nur 24 224 m. (= 3,6%) abzusetzen gewesen wären. Für die übrigen Jahre dürfte das Verhältnis ähnlich gewesen sein. Der Schiffszoll wurde für alle Jahre bei der Berechnung des Gesamtumsatzes nicht ausgesondert.

²⁵ Saß, K. H., a. a. O.

tiver Bilanz des Danziger Überseehandels, daß nur noch ein kleiner Teil der Danziger Ausfuhr nach dem Westen über Lübeck geleitet wurde. Das trifft besonders auf die für die Danziger Ausfuhr typischen Waren aus der Land- und Forstwirtschaft Polens und Litauens zu, auf deren Ausfuhr sich Danzigs wachsende Bedeutung in dieser Zeit gründete. Obwohl die Quellenlage hier keine genaueren Aussagen erlauben, wird die Vermutung, daß auch mit diesen Waren wenigstens teilweise der Lübecker „Travestapel“ durchbrochen wurde, nicht von der Hand zu weisen sein. Gleichzeitig aber bestätigt eine Analyse des Lübecker Preußenhandels am Ende des 15. Jahrhunderts die Ergebnisse, zu denen H. Samsonowicz und A. Mączak in ihren Untersuchungen über die Entwicklungsetappen des Ostseehandels gelangt sind. Neben den noch im 14. Jahrhundert vorherrschenden Handel entlang der Ostseeküste war als neue Haupthandelsrichtung des Ostseehandels der direkte Warenaustausch zwischen Ost- und Westeuropa getreten. Die gesteigerte Nachfrage nach land- und forstwirtschaftlichen Produkten in Westeuropa einerseits und die sich herausbildende wirtschaftliche und schließlich auch politische Verbindung Danzigs mit einem weiträumigen polnisch-litauischen Hinterland andererseits hatten die Funktion des Danziger Hafens grundlegend geändert. Die seit der Mitte des 15. Jahrhunderts verstärkt einsetzende Nachfrage nach Getreide, für das der gewerblich weiter entwickelte und stark besiedelte Westen Europas ein beständiger Abnehmer zu werden begann, verstärkte diese Entwicklungstendenz seit den siebziger und achtziger Jahren des 15. Jahrhunderts noch mehr, so daß der direkte Warenaustausch zwischen Ost- und Westeuropa am Ende des Jahrhunderts zum bestimmenden Element in der Struktur des Ostseehandels wurde.²⁶

Damit begann sich aber innerhalb der Hanse selbst das wirtschaftliche Schwergewicht auf die Städte zu verlagern, die ein größeres landwirtschaftliches Hinterland repräsentierten,²⁷ während gleichzeitig Lübeck seine bis dahin beherrschende Position im Ostseehandel einbüßte. Diese Entwicklung setzte zum Ende des 14. Jahrhunderts zunächst kaum spürbar ein und fand in den ersten Jahrzehnten des 16. Jahrhunderts ihren Abschluß. Sie mußte sich zwangsläufig auf die gesamte innere Struktur der Hanse auswirken. In demselben Maße, wie sich die Handelsverbindungen der einzelnen Hansestädte untereinander abschwächten und gegenüber den Kontakten mit neuen, außerhansischen Handelspartnern an Gewicht verloren, lockerte sich auch der innere Zusammenhalt in der unter Lübecks Führung von den Hansestädten gemein-

²⁶ Samsonowicz, Henryk, *Badania*, S. 5; ders., *Studien über das Danziger Kaufmannskapital im 15. Jahrhundert*, in: *Hans. Studien*, Berlin 1961, S. 332; ders., *Późne średniowiecze*, S. 117 ff.; ders. und Mączak, Antoni, *Z zagadnień genezy rynku europejskiego: strefa bałtycka*, in: *Przeł. Hist.*, 55, 1964, S. 203 ff.

²⁷ Ebenda, S. 205.

sam verfolgten Politik. Die Ursachen für das Aufkommen wirtschaftlicher und politischer Sonderinteressen, des „Separatismus“, bei einzelnen Städten und Städtegruppen lagen eindeutig im ökonomischen Bereich und in den sich in diesem vollziehenden Wandlungen begründet.

FUNFTES KAPITEL

Lübeck und Danzig in Spannungssituationen der Ost- und Nordseepolitik während der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts

Die Untersuchungen der Handelsbeziehungen zwischen Lübeck und Danzig, die entsprechend der Polarisierung des Handelsverkehrs während des behandelten Zeitraums im wesentlichen mit dem Handel zwischen den wendischen Städten und Preußen identisch waren, hat gezeigt, daß die Bindungen ökonomischer Natur zwischen dem Kerngebiet der Hanse und ihrem preußischen Teilgebiet sich im Ergebnis der während des 15. Jahrhunderts im Danziger Handel eingetretenen Strukturwandlungen erheblich gelockert hatten. Der Aufstieg der Stadt an der Weichselmündung vollzog sich auf Kosten der bisher von Lübeck im Warenaustausch zwischen West- und Osteuropa behaupteten Mittlerstellung. Als politische Konsequenzen ergab sich aus der veränderten ökonomischen Stellung der beiden Städtegruppen ein stärkeres Betonen der Eigeninteressen durch die preußischen Städte, unter ihnen vor allem Danzig, gegenüber der von Lübeck geführten Politik der wendischen Städte. Die Hauptdifferenzpunkte lagen in der unterschiedlichen Stellung der beiden Städtegruppen zum Vordringen der holländischen Schiffer und Kaufleute in die Ostsee und der hiermit zusammenhängenden Frage des Flandernstapels, in ihrer Haltung gegenüber dem zerfallenden nordischen Unionskönigtum sowie in der England gegenüber zu befolgenden Politik.

Große Bedeutung besaßen für beide Städtegruppen auch die machtpolitischen Veränderungen, die sich im Zusammenbruch des Ordensstaates und dem Wiedererscheinen Polens als Ostseeanliegerstaat manifestierten. An den Kämpfen, die diesen Prozeß begleiteten, nahmen Hansestädte, zu denen Lübeck in Handelsbeziehungen stand, auf beiden Seiten z. T. aktiven Anteil. Lübeck mußte daher in ureigenstem Interesse seine Stellung zu den sich vollziehenden Veränderungen neu bestimmen.

Zu all diesen Problemen liegen Untersuchungen vor, auf deren Ergebnisse entweder hier zu verweisen genügt oder mit denen es sich auseinanderzusetzen gilt. Die Politik der wendischen Städte und Danzigs gegenüber Schweden und Dänemark in der Zeit des Zerfalls der nordischen Union hat bereits Marian Malowist auf Grund

der schwedischen Reichsarchivbestände und der Bestände der Krakauer und Warschauer Archive sowie gestützt auf die gedruckt vorliegenden schwedischen, dänischen, hansischen und holländischen Quellen einer eingehenden Untersuchung unterzogen.¹

Das Verhältnis der Hanse zu Holland hat die marxistische Geschichtsforschung der Deutschen Demokratischen Republik mehrfach behandelt. Konrad Fritze ging ausführlich auf die Auseinandersetzung der Hanse mit den Holländern im 15. Jahrhundert bis zum Kopenhagener Vertrag von 1441 ein,² und Klaus Spading widmete den Ursachen des Vordringens der Holländer in die Ostsee eine gesonderte Arbeit, in der auch die Natur der Beziehungen zwischen den preußischen Städten und Holland im 15. Jahrhundert untersucht wurde.³ Johannes Schildhauer erbrachte eindrucksvolle Belege für das Anwachsen des holländischen Ostseehandels in der 2. Hälfte des 15. und 16. Jahrhunderts.⁴

Es erscheint dem Verfasser in dem dieser Arbeit gezogenen Rahmen jedoch erforderlich, auf das Verhältnis der wendischen Städte zu den preußischen Städten während des 13jährigen Krieges um Preußen (1454–1466) und auf das Verhalten Lübecks und Danzigs in den Auseinandersetzungen der Hanse mit England näher einzugehen, wobei insbesondere die Frage des sogenannten „gesamthansischen Interesses“ in den Mittelpunkt der Betrachtung gerückt werden soll.

1. Lübeck und Danzig in der Zeit des 13jährigen Krieges in Preußen (1454–1466)

Der Ausbruch des offenen Krieges zwischen dem Deutschen Orden und den Preussischen Ständen, der sich schnell zu einem Krieg zwischen dem Orden und dem

¹ Malowist, Marian, Handel zagraniczny Sztokholmu i polityka zewnątrzna Szwecji w latach 1471–1503. (Rozprawy historyczne Towarzystwa Naukowego Warszawskiego XV/2), Warschau 1935 (mit ausführlicher Zusammenfassung in englischer Sprache S. 168–183); besonders S. 106 ff.

² Fritze, Konrad, Am Wendepunkt der Hanse, S. 66–74; s. auch ders., Dänemark und die hansisch-holländische Konkurrenz in der Ostsee zu Beginn des 15. Jahrhunderts, in: WZ Greifswald, Jg. XIII, 1964, GesSprWiss. Reihe Nr. 1/2, S. 79–87.

³ Spading, Klaus, a. a. O., S. 61–83.

⁴ Schildhauer, Johannes, Hafenzollregister des Ostseebereiches als Quellen zur hansischen Geschichte, in: HGBll. 86, 1968, S. 63–76; ders., Zur Verlagerung des See- und Handelsverkehrs im nordeuropäischen Raum während des 15. und 16. Jahrhunderts. Eine Untersuchung auf der Grundlage der Danziger Pfahlkammerbücher, in: Jb. f. Wirtschaftsgeschichte IV/1968, Berlin 1968, S. 187–211.

Königreich Polen um die Herrschaft über Preußen ausweitete,⁵ traf Lübeck und die wendischen Städte in einer schwierigen außenpolitischen Situation.

Die Hansen hatten 1451 Brügge geräumt, und das dortige Kontor war nach Deventer und dann nach Utrecht verlegt worden,⁶ ohne daß die Handelssperre gegen Flandern effektiv wirksam geworden war. Die langjährigen Spannungen zwischen der Hanse und England hatten sich 1449 mit dem Überfall englischer Schiffe auf die hansisch-holländische Baienflotte entladen, was zu Gegenmaßnahmen der geschädigten Hansestädte geführt hatte.⁷ Zwar hatte Lübeck der Gefahr eines Sonderfriedens zwischen Preußen und England durch sein rücksichtsloses Vorgehen begegnen können,⁸ sah sich aber seitdem faktisch allein mit den wendischen Städten im Kriegszustand mit England. Im Norden Europas waren die Verhältnisse nach dem Zerfall der Kalmarer Union infolge der getrennten Königswahlen in Schweden und Dänemark 1448 verworrener denn je und verlangten die ganze Aufmerksamkeit der wendischen Städte,⁹ denen außerdem noch durch das Auftreten des königlichen Vogtes Olav Nielsson in Bergen zusätzlich Schwierigkeiten erwuchsen. 1453 schließlich hatte noch der Bruder des dänischen Königs, der Graf Gerd von Oldenburg, Lübeck Fehde angesagt und bedrohte die Landverbindungen der Stadt nach dem Westen¹⁰ ebenso wie die Putlitz und ihr adliger Anhang in der Priegnitz und im westlichen Mecklenburg¹¹, während zwischen Pommern und Mecklenburg 1452 und 1453 Krieg geführt wurde,¹² in dessen Zusammenhang es in Stralsund zu schweren innenpolitischen Auseinandersetzungen kam.¹³

⁵ Über Vorgeschichte und Verlauf dieses Krieges s. neuerdings das grundlegende Werk von Biskup, Marian, *Trzynastoletnia wojna z Zakonem Krzyżackim 1454–1466*, Warszawa 1967 mit ausführlicher Angabe der Literatur, auf deren Anführung hier verzichtet wird; ders., *Rozwój gospodarki czynszowej i utrwalenie ustroju stanowego na Pomorzu Wschodnim pod rządami krzyżackimi (1310–1466)*, in: *Historia Pomorza*, Bd. I, unter der Redaktion von Gerard Labuda, Poznań 1969, S. 581–755, besonders S. 720 ff.; ders., *Das Reich, die wendische Hanse und die preußische Frage um die Mitte des 15. Jahrhunderts*, in: *Neue Hans. Studien*, Berlin 1970, S. 341–357 (im folgenden: *Wendische Hanse und preußische Frage*).

⁶ HR III, 3, Nr. 710; II, 4, Nr. 8, 131.

⁷ Lübecker Ratschronik, *Städtechroniken* Bd. 30, § 1715, HUB VIII, Nr. 84.

⁸ S. S. 186 f.

⁹ Lübecker Ratschronik, *Städtechroniken* Bd. 30, §§ 1706, 1711, 1712, 1720, 1720a, 1722a, 1727, 1729, 1736, 1739, 1740, 1741.

¹⁰ Ebenda, § 1751.

¹¹ Ebenda, § 1747.

¹² Ebenda, §§ 1742, 1748.

¹³ Ebenda, § 1745.

Das Verhältnis der wendischen und preußischen Städte zueinander war ebenfalls gespannt. Danzig war zwar durch den Überfall der Engländer auf die Baienflotte 1449 erheblich geschädigt worden, hatte aber im Gegensatz zu Lübeck seine Bürger für den erlittenen Schaden durch Arrestierung englischen Gutes in Danzig selbst weitgehend entschädigen können.¹⁴ Es reagierte daher sehr empfindlich, als Lübecker Bergenfahrer 1450 bei Skagen eine nach Preußen bestimmte englische Gesandtschaft aufbrachten¹⁵ und damit sich anbahnende Friedensverhandlungen zerschlugen. Als zudem noch 1452 von Lübeck gegen die Engländer ausgesandte Kaper sich an einem von Danzig nach Holland bestimmten Schiff vergriffen, tadelte es den Lübecker Alleingang gegen England scharf und forderte die Herausgabe der geraubten Güter und des Schiffes.¹⁶ Bei seinen wendischen Nachbarstädten hatte Lübeck sich wegen der Räubereien seiner Kaperschiffe auch unbeliebt gemacht;¹⁷ dort unterstellte man Lübeck geradezu, daß die Aussendung der Kaper nur als Vorwand gedient habe, um sich der vom dänischen König gegen Schweden geforderten Hilfe entziehen zu können.¹⁸ In den preußischen Städten aber war seit dem wendisch-dänischen Kriege und dem Krieg der wendischen Städte gegen die Holländer das Mißtrauen gegen Lübecks Politik wachgeworden,¹⁹ und man erinnerte sich der immer noch nicht beglichenen Forderungen preußischer Bürger gegen die wendischen Städte, die aus den Übergriffen wendischer Auslieger während dieser Kriege herrührten.²⁰ Bereits vor Beginn des Kampfes in Preußen versuchte der Preußische Bund im Dezember 1453 vergeblich, bei Lübeck ein Darlehen von 3 000 rh. fl. zu erhalten.²¹ Im Bund selbst rechnete man bei dem bevorstehenden Kampf mit dem Orden mit der Unterstützung durch die Hanse. Jedenfalls gingen Gerüchte über eine zu erwartende Hilfe im ganzen Lande herum.²² Doch Lübeck entschied sich anders. Es sandte zwar auf Danzigs Anzeige über die Lossagung vom Orden und die Anfangserfolge der Bündner²³ ein

¹⁴ HUB VIII, Nr. 84.

¹⁵ Lübecker Ratschronik, Städtechroniken Bd. 30. § 1721.

¹⁶ Ebenda, § 1743; HR II, 4, Nr. 105, 106; HUB VIII, Nr. 160, 185, 227.

¹⁷ HUB VIII, Nr. 155; s. auch die Zusammenstellung in Lübecker Ratschronik, Städtechroniken Bd. 30, § 1743, S. 139 ff. Anm.

¹⁸ Mohnicke/Zober, Stralsunder Chroniken, Bd. 1, S. 199.

¹⁹ HR II, 2, Nr. 458; besonders aber II, 3, Nr. 647.

²⁰ HR II, 1, Nr. 40, 157, 159; II, 2, Nr. 604, 607, 618, Anm. 1, 630; II, 3, Nr. 122, 123, 124, 125, 154, §§ 2, 185, 231, §§ 14, 235, §§ 5, 237, 321, 328, 329, 330, 390, 392, 393, 395, 399. Noch 1476 benannten 21 Danziger Bürger und Bürgerinnen Bevollmächtigte, die ihre Forderungen an die Städte Lübeck, Wismar und Rostock vertreten sollten, s. WAP Gdańsk, 300.43.2b; S. 401, 1476 feria sexta in vig. Petri et Pauli (1476 Juni 28).

²¹ HR II, 4, Nr. 200, 201, 202.

²² Toeppen, Max, Acten der Ständetage Ost- und Westpreußen, Bd. IV, Nr. 154, 170.

²³ HR II, 4, Nr. 220.

Glückwunschsreiben, hob darin aber in bezeichnender Weise den Umstand hervor, daß alles „sunder zwertlach unde blotstortinge“ vonstatten gegangen war, und knüpfte hieran die Mahnung, alle weiteren Schritte „nu yo klocliken und wisliken“ zu bedenken, damit „juwe land, gü, de juwen unde wii in tokamenden tiden des nicht komen to vorderve unde schaden“.²⁴ Diese etwas verklausulierte Mahnung vom 4. Februar 1454 kann nicht anders als Aufforderung zur Mäßigung im weiteren Vorgehen gegen die bisherige Landesherrschaft verstanden werden, der gegenüber es nach Meinung Lübecks zum Einlenken noch nicht zu spät war, nachdem die Städte einmal ihren „willen beholden“ hatten.²⁴ Man sah in der Lübecker Ratsstube richtig voraus, daß eine Unterstellung des Landes unter die Krone Polen, zu der die Bündner sich aus der besseren Kenntnis der preußischen Verhältnisse heraus gerade in diesen Tagen entschlossen,²⁵ den Orden zum Kampf auf Leben oder Tod herausfordern mußte, der die Gefahr weiterer internationaler Komplikationen in sich barg und dessen Ausgang keineswegs gewiß war. Was würde geschehen, wenn der Orden die Oberhand behielt? Würde er nicht als Sieger seine Städte noch schärfer als vorher in Abhängigkeit halten und sie schließlich ganz aus der Hanse herausziehen?

Man hatte dabei in Lübeck durchaus Verständnis für das Vorgehen der preußischen Städte und wies die Schuld am Ausbruch der Empörung dem Orden und seiner Mißregierung zu.²⁶ Zudem war der Vorgang, daß sich die Stände eines Landes noch zu Lebzeiten des alten Herrschers einen neuen wählten und ihm die Macht übertrugen, gerade für Lübeck und die anderen wendischen Städte nach der Absetzung König Erichs von Pommern 1438 und den Doppelwahlen des Jahres 1448 in Schweden und Dänemark mit der anschließenden Auseinandersetzung um das norwegische Königreich nichts Ungewohntes mehr.

Die preußischen Städte hatten diesen Schritt nicht im Ergebnis einer innerstädtischen Umwälzung, etwa unter einem „neuen“ Rat, vollzogen, sondern es geschah vielmehr alles unter der Führung gerade der alten patrizischen Räte. Für Lübecks Haltung dürfte der „umstürzlerische, rebellische („buntowniczy“) Charakter des Vorgehens der preußischen Stände und ihres Befreiungskampfes gegen den Orden, als

²⁴ HR II, 4, Nr. 224.

²⁵ Biskup, Marian, Trzynastoletnia wojna, S. 727 ff.

²⁶ Das ergibt sich aus der Anfang 1458 — nicht erst nach Ausgang des Krieges — niedergeschriebenen Nachricht der Lübecker Ratschronik über die Vorgänge 1454 in Preußen; s. Lübecker Ratschronik, Städtechroniken Bd. 30, § 1755 und S. XIV f. Vgl. hierzu Cieślak, Edmund, Stosunek Związku Miast Hanzeatyckich do Polski w okresie wojny trzynastoletniej (1454—1466), in: Zapiski hist., Bd. XXI, 1955, S. 12 f. und Biskup, Marian, Trzynastoletnia wojna, S. 241 f., die beide als ersten Grund für Lübecks Haltung die historischen Bindungen an den Orden hervorheben.

eines gegen die legale Feudalgewalt gerichteten²⁷ kaum von ausschlaggebender Bedeutung gewesen sein. Man überdachte in Lübeck die möglichen Folgen eines Engagements in dem preußischen Konflikt und entschied sich aus wirtschaftlichen und politischen Rücksichten für strikte Neutralität — und damit für eine Haltung, wie sie Danzig und die anderen preußischen Städte nur rd. zwei Jahrzehnte vorher gegenüber Lübecks Schwierigkeiten eingenommen hatten.²⁸

Für die Travestadt kam alles darauf an, sich durch Neutralität den Rücken gegenüber den mit dem Orden sympathisierenden deutschen Territorialfürsten freizuhalten und diesen ebensowenig wie dem dänischen König durch eine Parteinahme für Polen und den Bund einen willkommenen Vorwand zum Vorgehen gegen seine Handelsverbindungen zu liefern. Für Lübeck stand dabei die Freiheit seines Ostseeverkehrs im Mittelpunkt seiner Interessen, die es ohne Rücksicht auf frühere Bindungen an den Orden oder die preußischen Städte oder ein zu diesem Zeitpunkt nur noch fiktives „gesamthansisches“ Interesse verfolgte.

Als daher nach dem Darlehensgesuch des Bundes noch Danzig selbst seit dem Februar 1454 wiederholt um Unterstützung durch Darlehen und Söldnerwerbungen nachsuchte und zu diesem Zweck einen Ratmann nach Lübeck abordnete, erlaubte es diesem zwar die Söldnerwerbung in eigenem Namen, lehnte aber die Überlassung von Lübecker Söldnern und eine Anleihe, schließlich auch den Verkauf von Kriegsmaterial (Salpeter) höflich, aber bestimmt wiederholt ab,²⁹ wobei der Danziger Gesandte sich noch den Hinweis auf die Eigenleistungen Lübecks im dänischen Krieg 1426—1435 als deutlichen Seitenhieb auf Danzigs damalige Neutralität anhören mußte.³⁰ Auch von Domkapital oder Privatleuten waren keine Gelder zu bekommen, denn „de lude en willen ere geld ut der stat ind land to Prusen nicht up rente donn“.³¹ Der Kampf um Preußen steckte noch zu sehr in den Anfängen, und sein Ausgang war noch viel zu ungewiß, als daß man in dieses Unternehmen hätte Geld investieren können, das man bei einer eventuellen Niederlage des Schuldners „au fond perdu“ schreiben konnte.

Lübeck behielt die zu Beginn des Konfliktes eingenommene abwartende Haltung auch in den folgenden Jahren bei und wurde nur dann aktiv, wenn es um die Sicherheit seiner Ostseeschifffahrt ging. Diese wurde allerdings sehr bald auf das äußerste gefährdet. Graf Gerd von Oldenburg hing dem von ihm bisher betriebenen Seeraub

²⁷ Cieślak, Edmund, a. a. O., S. 62; vgl. auch Biskup, Marian, *Trzynastoletnia wojna*, S. 241; ders., *Wendische Hanse und preußische Frage*, S. 344.

²⁸ Fritze, Konrad, *Wendepunkt*, S. 73 f., 189, 195 und weiter.

²⁹ HUB VIII, Nr. 330; HR II, 4, Nr. 230, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276.

³⁰ Ebenda, Nr. 274, 277.

³¹ Ebenda, Nr. 276.

durch die Kriegserklärung an Polen und den Bund ein legales Mäntelchen um,³² und auch sein königlicher Bruder griff bald zugunsten des Ordens und gegen Polen und den Bund in die Auseinandersetzung ein.³³ Durch die Beschlagnahme von Schiffen und Gütern der Preußen in den livländischen Ordenshäfen seitens des Ordens gerieten auch die livländischen Städte, unter ihnen vor allem Riga, ungewollt in Gegensatz zu Danzig.³⁴ Als dann noch im Frühjahr und Sommer 1455 die drei Städte Königsberg wieder unter die Ordensherrschaft zurückkehrten³⁵ und der Orden damit wieder einen leistungsfähigen Ostseehafen gewann, über den er Zufuhr zur See heranziehen konnte, begann ein Kaperkrieg, in dem beide Parteien alle verfügbaren Kräfte einsetzten.

Seinen Höhepunkt erreichte der Kaperkrieg auf der Ostsee im Jahre 1458. Bereits Ende 1457 kündigte Danzig seinen Entschluß an, sich gegen seine Feinde mit allen Mitteln zur See zur Wehr zu setzen: Es wolle König Christian von Dänemark bekämpfen „und dartho inladen und inropen alle dee uns dartho rathlick, hulplik und bystendich syn willen, unsen vynden in der hulpe Gades wedderstande“, teilte es an Lübeck mit.³⁶ Im Februar 1458 übersandte es gar entsprechende Werbeschreiben, in denen jedermann — ausgenommen Kirchenräuber, Mörder und von Danzig Geächtete und Verwiesene — zur Hilfe im Seekrieg herbeigerufen wurden, an die wendischen Städte und Bremen mit der Bitte um Anschlag „an juwer stat kerkenporten“.³⁷ Auf Lübecks Forderungen nach Einstellung der Seerüstungen, die von der drohenden Anfrage begleitet wurden, ob Danzigs Warnungen vor dem Besuch feindlicher Häfen als Absage aufzufassen seien, antwortete Danzig mit Festigkeit und konterte mit dem bezeichnenden Hinweis, daß es sich in seinen Schreiben „in geliker wize und forma“ an Lübecks Verfahren im dänischen Kriege gehalten habe und daß im übrigen die damals geschädigten Danziger entgegen Lübecks Behauptung noch immer keinen Ersatz für ihre Verluste erhalten hätten.³⁸ Lübeck wiederum protestierte in scharfen Wendungen gegen den Aufenthalt Danziger Auslieger „in unsen lantkloven, stromen und gebeden, namliken in deme Vemerssunde“, was es als Versuch zur

³² HR II, 4, Nr. 329, 330, 333.

³³ HUB VIII, S. 277 Anm. 2.

³⁴ HR II, 4, Nr. 323, 324, 325, 377, 378, 419.

³⁵ Gause, Fritz, Die Geschichte der Stadt Königsberg in Preußen, Bd. 1, Köln—Graz 1965, S. 174 ff. — Als die Holländer, besonders Amsterdamer Schiffe, Königsberg anzulaufen versuchten, geriet Danzig auch mit dieser Stadt in Konflikt; s. Simson, Paul, Danzig im dreizehnjährigen Kriege von 1454—1466, in: Zs. d. Westpreuß. Gesch. Ver., Heft 29, Danzig 1891, S. 62 f. und Spading, Klaus, a. a. O., S. 75 ff.

³⁶ HR II, 4, Nr. 591.

³⁷ HR II, 4, Nr. 593, 594, 595.

³⁸ Ebenda, Nr. 599.

Blockade seines Hafens auffaßte.³⁹ Gleichzeitig forderte es die anderen wendischen Städte auf, an Danzig „mit den hardesten“ in dieser Frage zu schreiben.⁴⁰

Danzig ließ sich jedoch nicht beirren, und im Verlauf des Sommers 1458 drangen seine Kaper bis vor die Häfen der wendischen Städte und sogar bis in den Sund vor und nahmen zahlreiche Schiffe, was eine Flut von Beschwerden seitens der geschädigten Städte auslöste.⁴¹ Immerhin aber war es bestrebt, einen Bruch auch mit den wendischen Städten zu vermeiden, und bemühte sich, durch ein Prisengericht die Tätigkeit seiner Kaper unter Kontrolle zu behalten und dem Seekrieg eine Richtung zu geben, die die größten Härten für die wendischen Städte ausschloß.⁴²

Dennoch waren die Beziehungen zwischen Lübeck und Danzig im Jahre 1458 äußerst gespannt.⁴³ Immerhin aber erreichte Danzig durch den energisch geführten Kaperkrieg, daß Dänemark Lübecks Vermittlungsvorschläge schließlich eingehen mußte und am 28. Juli 1458 in Danzig zwischen Polen und Dänemark ein zunächst einjähriger Waffenstillstand abgeschlossen wurde, während dessen ein Schiedsgericht in Lübeck alle strittigen Fragen entscheiden sollte.⁴⁴

Bei der im nächsten Jahr folgenden Verhandlung über diese Fragen gingen die Vermittler — der Bischof von Lübeck, Lübeck, Wismar und Stralsund — über die gegenseitigen Beschwerden der beiden streitenden Parteien einfach hinweg und dekretierten die Fortdauer des Stillstandes,⁴⁵ so daß Dänemark faktisch aus dem Kriegsgeschehen um Preußen ausschied, wenn auch sein Verhältnis zu Danzig weiterhin

³⁹ Ebenda, Nr. 603; HUB VIII, S. 439 Anm. 1.

⁴⁰ HR II, 4, Nr. 604, 605.

⁴¹ Ebenda, Nr. 613, 687; HUB VIII, Nr. 684, 685, 687, 693, 694, 695, 697, 698, 699, 702, 704, 705, 707, 709, 711, 712, 713, 714, 715, 716, 717, 718, 719, 721, 722, 724, 736, 770, 795.

⁴² Zur Spruchpraxis dieses Prisengerichts s. HUB VIII, Nr. 989. Auch Lübeck erkannte faktisch die Rechtmäßigkeit der Danziger Entscheidungen durch seine Mitwirkung bei der Schlichtung von Streitfällen an; s. hierzu HUB VIII, Nr. 743 (auch: Ebel, Wilhelm, Ratsurteile I, Nr. 51) und HR II, 4, Nr. 684—687. — Die Auslegung der Danziger Prisenerordnung von 1457 durch A. v. Brandt (Die Hansestädte und die Freiheit der Meere, in: Städtewesen und Bürgertum als geschichtliche Kräfte, Gedächtnisschrift für Fritz Rörig, Lübeck 1953, S. 188) berücksichtigt nicht die mit der Einsetzung eines Prisengerichts durch Danzig verfolgte Absicht: „... upp dat men weten moge, efft jnnigere unsir frunde gud darmede sy, welke man unsen frunden sal wedder keren, upp dat men nicht frunde to finden maken bedorffe und wy mit unsen borgeren in tokamenden tyden nicht in last kamen“. (HUB VIII, Nr. 675, Art. 1).

⁴³ Fritz Techen (Rezension zu P. Simson, Geschichte der Stadt Danzig, in: HGbl. 21, 1915, S. 188 f.) geht aber entschieden zu weit in der Ansicht, daß sich 1458 „fast ein Kriegszustand mit den anderen Hansestädten“ herausgebildet habe.

⁴⁴ HUB VIII, Nr. 725; HR II, 4, Nr. 612.

⁴⁵ HR II, 4, Nr. 693.

feindselig blieb.⁴⁶ Auch 1462 wurde der Stillstand durch die Schiedsrichter verlängert, wiederum ohne Austragung der Streitfragen.⁴⁷

Dem ebenfalls 1458 zwischen Polen und dem Orden abgeschlossenen Waffenstillstand war dagegen keine Dauer beschieden. Im Frühsommer 1459 begann der Krieg erneut, so daß Lübecks Livlandhandel erneut in Gefahr geriet.⁴⁸ Doch erreichte Lübeck wenigstens, daß Danzig den Verkehr mit Reval nicht zu behelligen versprach; den Verkehr mit Riga aber weigerte sich Danzig freizugeben.⁴⁹ Als Grund für diese differenzierte Behandlung der livländischen Städte wurde von Danzig die stets freundliche Haltung Revals der unfreundlichen Rigas gegenübergestellt. Der wahre Grund für den gemachten Unterschied dürfte aber darin zu suchen sein, daß Riga einen günstigen Absprunghafen für Blockadebrecher nach Memel und Königsberg darstellte. Erst auf erneutes Drängen Lübecks lenkte Danzig ein und gestattete den Verkehr mit Riga für den Rest des Jahres 1459, damit der Lübecker Kaufmann seine während des Waffenstillstandes dorthin gebrachten oder in Riga gekauften Waren fortführen könnte.⁵⁰ Auch in der Folgezeit hat Danzig den Verkehr mit Riga zunächst nicht mehr ausdrücklich untersagt, sondern vielmehr anscheinend stillschweigend geduldet, doch blieb die Rigafahrt nach wie vor ungewiß.⁵¹

Um den über Stockholm und Gotland, wohl auch über Riga weiterhin durch Holländer und Schiffer aus den wendischen Städten betriebenen Handel mit den Ordenshäfen⁵² zu stören, hielt Danzig seine Kaper weiter in See, die Lübeck aber jetzt weniger denn je in der westlichen Ostsee dulden wollte. Es machte im Frühjahr 1460 gegen die dänischen und preußischen Auslieger beider Parteien „Friedeschiffe“ aus, „wente de nemen, wat se krighen konden, dat weren vyende edder vronde“.⁵³ Im Juni 1460 kam Danzig schließlich den Forderungen Lübecks nach und berief seine vor den wendischen Häfen kreuzenden Auslieger von dort ab.⁵⁴ Zuvor aber hatte Lübeck ein Exempel statuiert, indem es dem Danziger Auslieger Mathies Schulte,

⁴⁶ Streitpunkte bildeten die Beltfahrt und der Verkehr mit England, der Aufenthalt Karl Knutssons in Preußen, Kapereien u. a. m., s. HR II, 4, Nr. 679; II, 5, Nr. 30—37, 111, 135, 137, 138, 247, 249, 443 §§ 26 ff.; HUB VIII, Nr. 765, 795, 1 160 ff.

⁴⁷ HR II, 5, Nr. 261.

⁴⁸ HR II, 4, Nr. 697.

⁴⁹ Ebenda, Nr. 702.

⁵⁰ Ebenda, Nr. 703.

⁵¹ HUB VIII, Nr. 873; HR II, 4, Nr. 768; II, 5, Nr. 4.

⁵² HUB VIII, Nr. 700, 766, 853, 937, 1 016; HR II, 5, Nr. 105, 106; s. auch Stein, Walther, Handelsbriefe aus Riga und Königsberg von 1458 und 1461, in: HGbl. 1898, Nr. 21 ff., S. 109 ff.

⁵³ Lübecker Ratschronik, Städtechroniken Bd. 30, § 1826.

⁵⁴ HR II, 5, Nr. 23, 24.

der ein von Livland nach Lübeck segelndes Schiff aufgebracht hatte und danach Lübecker Ausliegern in die Hände gefallen war, als Seeräuber den Prozeß machte. Vergebens berief Danzig sich auf die noch ausstehende Entscheidung seines Prisengerichtes und protestierte bei Lübeck in schärfsten Ausdrücken gegen „sulk hoen tho vornichtigunge unser breeff und segil“; auch ein eigens in dieser Angelegenheit nach Lübeck entsandter Ratmann vermochte, da die Auslieger ganz offensichtlich ihre Instruktionen übertreten hatten, nichts auszurichten, und Lübeck ließ die ganze Besatzung bis auf einen Jungen hinrichten.⁵⁵ Für den Verkehr mit Riga aber wurde 1460 ein Geleitzugsystem eingerichtet,⁵⁶ unter dessen Schutz der Handel aufrechterhalten werden konnte, zumal Danzig 1460 und 1461 den Handel der wendischen Städte mit Riga und Pernau weiterhin stillschweigend duldete.

Das änderte sich aber erneut zu Anfang des Jahres 1462, als Danzig am 28. Februar d. J. Lübeck ankündigte, daß es den weiteren Verkehr mit Riga und Pernau nicht mehr gestatten könne.⁵⁷ Nur wenige Tage später richtete es an 19 Hansestädte, an Gotland und an den Kaufmann in Brügge das Ersuchen, den Kaufmann nicht wie bisher nur vor dem Besuch Balgas (d. h. Königsberg) und Memels, sondern nunmehr auch vor dem Verkehr nach Riga und Pernau zu warnen.⁵⁸ Als Grund für die Wiedereröffnung der Feindseligkeiten gab es Lübeck gegenüber die Gefangensetzung eines Danziger Schiffers durch Riga an, während es seinen Schritt gegenüber den anderen Städten — wohl zutreffender — mit der dem Orden aus diesen Häfen geleisteten Hilfe motivierte.

Die wendischen Städte antworteten hierauf mit der massiven Drohung, sich den Seeweg nach Riga und Pernau gegen Danzigs Auslieger mit Gewalt freizukämpfen und mit diesen zu verfahren „alse recht ist“, d. h., sie als Seeräuber zu behandeln. Sie wiesen dabei als mögliche Folge darauf hin, daß dadurch „de zee wurde gewlomet to vornichtinge der kopenschopp allenthalven“. Diese Drohungen verfehlten aber bei Danzig ihren Zweck. Es hielt in seiner Antwort — wiederum — den wendischen Städten ihr eigenes Vorgehen im dänischen Kriege entgegen und nahm für sich die gleichen Rechte in Anspruch; auf die Drohung mit der Entfesselung eines allgemeinen Seekrieges aber gab Danzig nur kühl zu bedenken: „Unde worde . . . de zee, so

⁵⁵ HR II, 5, Nr. 24, 29, 34; Lübecker Ratschronik, Städtechroniken Bd. 30, § 1826. — Schultes Instruktion lautete auf die Angehörigen des Ordens, Amsterdam und alle, die die Häfen Balga und Memel besuchen wollten (s. HR II, 5, S. 11 Anm. 3). Aber Danzig mußte selbst einräumen, daß es die livländischen Ordenshäfen „alsz Riga, Reval, Parnow etc. bestellet hadden mit bevele nicht to beschedigen“ (Ebenda, Nr. 29).

⁵⁶ HR II, 5, Nr. 27.

⁵⁷ Ebenda, Nr. 222.

⁵⁸ Ebenda, Nr. 223.

gii beroren, gewlomet werden, were to bedencken, wo de danne wol wedder claer wurde.“ Die Versorgung seiner Feinde über Memel und Königsberg, so führte es weiter aus, hätte bisher nur den Krieg verlängert, und aller Ärger, der hieraus entstanden wäre, hätte mit geringfügigen Mitteln von den wendischen Städten vermieden werden können, wenn diese nur gewollt hätten. Deren Forderung, den Verkehr mit Riga und Pernau freizugeben, werde es daher nicht erfüllen.⁵⁹

Die Gründe für die von Danzig an den Tag gelegte Festigkeit sind in erster Linie in der Entwicklung des Krieges in Preußen selbst zu suchen. Der Krieg hatte in den Jahren 1460 und 1461 — nicht zuletzt dank der überseeischen Zufuhren für den Orden — einen für Polen ungünstigen Verlauf genommen.⁶⁰ Der Orden hatte eine Reihe von Erfolgen erzielen können, so daß der Gefahr weiterer Fortschritte der Ordenskräfte mit allen Mitteln von seiten Polens entgegengetreten werden mußte, um eine Wende im Kriegsverlauf zu erzwingen. Dazu zählte auch der Kampf gegen die Versorgungswege des Ordens, den Danzig zu forcieren gedachte.

Die Lage der polnischen und bündischen Streitkräfte in Preußen begann sich seit dem Beginn des Jahres 1462 allmählich zu bessern. Lübeck aber sah sich aus der ständigen Sorge um seine bedrohten Verbindungen mit Livland, dann aber auch aus der Erkenntnis heraus, daß im Krieg in Preußen allmählich eine Entscheidung heranzureifen begann, zu einem ersten ernsthaft gemeinten Vermittlungsversuch im September 1462 veranlaßt.⁶¹ Ungefähr zur gleichen Zeit kam ein zunächst bis Pfingsten 1462 befristeter Stillstand zwischen Danzig und Riga zustande, der dann zwar laufend verlängert wurde, dabei allerdings immer noch einen bedrohlich provisorischen Charakter behielt.⁶²

Bis zum Ende des Krieges aber legten sich Lübecks Kaufleute die von ihrem Rat befolgte Politik strikter Neutralität dahingehend aus, daß sie mit beiden kämpfenden Parteien Handel trieben. Diese Art von „Neutralität“ wurde durch die starke Nachfrage nach bestimmten Artikeln und das damit verbundene Steigen der Preise äußerst profitabel, da das bei dem Durchbrechen der Blockade auftretende Risiko auf den Preis der durchgesteckten Waren aufgeschlagen wurde.

Im Mai 1464 konnte schließlich die von Lübeck angebotene Vermittlungsdelegation ihre Reise nach Preußen antreten. Inzwischen hatten Polen und die Bündner weitere wichtige Erfolge gegen den Orden erkämpfen können,⁶³ so daß auch in den

⁵⁹ Ebenda, Nr. 227.

⁶⁰ Biskup, Marian, *Trzynastoletnia wojna*, S. 565 ff.

⁶¹ HR II, 5, Nr. 397.

⁶² Ebenda, Nr. 374—382, 390.

⁶³ Biskup, Marian, *Trzynastoletnia wojna*, S. 611 ff.

wendischen Städten erkennbar geworden war, daß der Krieg seiner Entscheidung entgegenging. Sicherster Ausdruck hierfür ist die Tatsache, daß es nach der anfänglichen Ablehnung, auf die Danzig mit seinen Gesuchen um Anleihen gestoßen war, allmählich gelungen war, auch aus den wendischen Städten Anleihen zu erhalten.⁶⁴ So ließen z. B. der Stralsunder Bürgermeister Erasmus Steinwech und sein Bruder Rutger ihren Anteil an der Erbschaft ihres in Danzig gestorbenen Bruders Arnd dem Danziger Rat als Darlehen, wofür sie durch ihren Bruder, den Danziger Schöffen Tobias Steinwech, zwischen 1464 und 1469 jährlich zwischen 303 $\frac{1}{2}$ und 313 $\frac{1}{2}$ m. pr. als Rente vom Rat erhielten.⁶⁵ Auch deuten einige andere Eintragungen des Danziger Schöffebuches darauf hin, daß Lübecker noch während des Krieges Schuldbriefe des Danziger Rates durch Kauf oder auf andere Art an sich gebracht hatten.⁶⁶

Die Delegation der wendischen Städte stand unter der nominellen Leitung des Bischofs Arnold von Lübeck; faktisch aber wurde sie von dem Lübecker Bürgermeister Hinrich Castorp geleitet. Außer Lübeck waren in ihr noch Lüneburg, Wismar und Rostock vertreten, auch Stralsund hatte seine Teilnahme zugesagt. In Preußen

⁶⁴ S. die Hinweise von Hirsch, Theodor, in SS. rer. Pruss. IV, S. 729 Anm. 6.

⁶⁵ Im Danziger Schöffebuch — WAP Gdańsk 300.43.2b — befindet sich auf S. 23 f. die Abschrift des Briefes des Rates Stralsund, in dem Erasmus und Rutger den Empfang der Rente für 1464 und 1465 quittierten und für die weiteren Raten ihren Bruder Tobias in Danzig zum Empfang bevollmächtigten. Im Anschluß daran ist für die Jahre 1466 bis 1469 die Höhe der jährlichen Zahlung vermerkt. Über 1469 hinaus ist keine Zahlung feststellbar, was damit zusammenhängt, daß Tobias Steinwech zwischen dem 15. und 26. Juli 1469 gestorben ist (Ebenda, S. 157 ff.). Die drei Brüder besaßen auch als Pfandbesitz aus dem Erbe ihres Bruders Arnd gemeinsam wertvolle Stücke des Ermländischen Domschatzes, über deren Rückgabe ihnen unter dem 3. 6. 1467 seitens eines Beauftragten des Bischofs quittiert wurde (Ebenda, S. 67'). Zur Anwesenheit des Bürgermeisters Erasmus St. in Danzig, vermutlich zur Regelung von Erbschaftsangelegenheiten beim Tode des Bruders Arnd, im Frühjahr 1464 s. HR II, 5, Nr. 454. Er sollte danach Stralsund in der Vermittlungsgesandtschaft vertreten, war aber vor Eintreffen des Auftrages schon wieder aus Danzig abgereist.

⁶⁶ Z. B. WAP Gdańsk 300.59.7 — Ratsdenkelbok — S. 74, 1466 feria sexta ante Bartholomei (= 1466 Aug. 22) der Lübecker Bürger Tidemann Evinghusen (Lübecker Ratmann seit 1472, s. Fehling, E. F., a. a. O., Nr. 556, S. 80), der in dieser Zeit mit dem Danziger Ratmann Roloff Veltstede und dem Bürger Bartolt Wulf in Geschäftsbeziehungen stand (WAP Gdańsk 300.43.2b — Schöffebuch — S. 323', 340). — Ebenda, 300.43.2b — Schöffebuch — S. 315: Hans Bemmer besaß zu Lebzeiten einen Brief des Rates über 604 m. 12 B pr. Sein Sohn Hermann aus Lübeck gab 1473, feria sexta post Francisci (= 1473 Okt. 8), den Rat von allen Forderungen aus diesem Brief frei und versprach Rückgabe des Briefes, der z. Z. in Lübeck war. Zu Hermann Bammers Aufenthalt in Danzig 1470/72 und seinem Prozeß gegen seine Oheime, die Gebrüder Wyntstein, s. ebenda, S. 191', 201', 207, 238', 254, 308'.

stießen noch die Ratssendeboten der livländischen Städte Reval, Dorpat und Riga zu ihr, die nach anfänglichen Schwierigkeiten ihre Teilnahme auf der Seite der Vermittler durchsetzten.

Es kann nicht Aufgabe dieser Darstellung sein, den Verlauf der Vermittlungsaktion im einzelnen wiederzugeben.⁶⁷ Wir haben uns im Rahmen dieser Darstellung vielmehr lediglich auf die Frage zu konzentrieren, aus welchen Motiven heraus Lübeck — und auf seine Initiative die anderen teilnehmenden hansischen Städte — sich der schwierigen und möglicherweise undankbaren Aufgabe der Vermittlung unterzogen und welche Ziele sie dabei verfolgten.

Lüneburg, das anfangs wenig Neigung zeigte, wurde von Lübeck durch den Hinweis auf die Bedeutung Preußens als Absatzmarktes für sein Salz zur Teilnahme veranlaßt.⁶⁸ Rostock und Wismar werden sich im wesentlichen aus den gleichen Gründen wie Lübeck zur Besendung entschieden haben. Für die livländischen Städte aber war durch das aus dem preußischen Kriege herrührende feindliche Verhältnis zwischen ihrem Landesherrn, dem livländischen Ordensmeister, und Polen-Litauen eine Gefährdung ihrer Handelsinteressen in ihrem Hinterland wie der Seehandelsverbindungen gegeben. Sie suchten und erhielten bei dieser Vermittlung wenigstens die Verlängerung des Waffenstillstandes mit Danzig, der ihnen die Sicherheit ihres Überseehandels garantierte, bis zum Ende des Krieges.⁶⁹

Für Lübeck selbst stellte natürlich die Gefährdung des Livlandhandels durch die Auslieger der beiden Parteien, vor allem Danzigs, ebenfalls ein erstrangiges Problem dar,⁷⁰ wobei man nach den Erfahrungen des Krieges zu der Erkenntnis gekommen war, daß diese permanente Bedrohung für die Sicherheit des Handels in der mittleren und östlichen Ostsee auf die Dauer nur durch die Wiederherstellung des Friedens in Preußen zu beseitigen war.

Mindestens ebenso wichtig aber war für Lübeck die Aufgabe, sein Verhältnis zu Preußen nach den dort eingetretenen grundlegenden Veränderungen neu zu bestimmen. Es galt dabei, sich mit der neu an der Ostsee auftretenden Macht, dem König-

⁶⁷ Der ausführliche Bericht der Lübecker Ratssendeboten s. HR II, 5, Nr. 443; ebenda, S. 297 Anm. 3 die weiteren Quellennachweise. S. auch die Darstellungen bei Simson, Paul, Danzig im 13jährigen Kriege von 1454—1466, in: Zs. d. Westpreuß. Gesch. V., XXIX, Danzig 1891, S. 96 ff.; Daenell, Ernst, Die Blütezeit der deutschen Hanse, Bd. II, Berlin 1906, S. 187 ff.; Neumann, Gerhard, a. a. O., S. 48 ff.; Cieślak, Edmund, a. a. O., S. 52 ff.; Biskup, Marian, Trzynastoletnia wojna, S. 658 ff.; ders., Wendische Hanse und preußische Frage, S. 354 ff.

⁶⁸ HR II, 5, Nr. 423.

⁶⁹ Ebenda, Nr. 443 § 166, Nr. 590, 591, 684, 821.

⁷⁰ Ebenda, Nr. 442 C § 24.

reich Polen, in einer Weise zu arrangieren, die Lübecks Handelsinteressen in Preußen und in Polen sicherstellte. Die Lübecker Ratssendeboten hatten daher in Auftrag, vier alte Privilegien Lübecks vom ausgehenden 13. Jahrhundert für den Handel in Pommerellen und Polen dem polnischen König zur Bestätigung vorzulegen. Unter den Lübecker Wünschen befand sich die Befreiung von allen Zöllen und Abgaben, die Befreiung vom Strandrecht und die Erlaubnis für den Gästehandel in Preußen und Polen. Man war sich in Lübeck dabei durchaus darüber im klaren, daß man mit diesen Forderungen nach den bedeutenden Privilegien, die Danzig 1454 und besonders 1457 vom polnischen König verliehen worden waren, an dieser Stadt nicht vorbeikommen würde, weshalb die gleichen Aufträge auch für Verhandlungen mit Danzig mitgegeben wurden.⁷¹

Die Lübecker Ratssendeboten wiesen auch nach Abschluß der Vermittlungsverhandlungen den polnischen Delegierten ihre Privilegienabschriften⁷² vor, darunter die beiden Urkunden des Königs Wladislaw I., in denen den Lübeckern ein eigenes Handelshaus mit weitgehender Autonomie für dessen Insassen in Danzig und die Zollfreiheit in ganz Pommerellen zugesichert wurde.⁷³ So sehr man auf polnischer Seite über diese Urkunden als einen Beweis für die historische Berechtigung der polnischen Ansprüche auf Pommerellen erfreut war,⁷⁴ so sehr verhielt man sich den Lübecker Ansprüchen gegenüber zurückhaltend. Der Lübecker Bericht meldete nur einige unverbindliche, freundliche Redensarten über Förderung und Beschirmung des Kaufmanns als Antwort der polnischen Delegierten.⁷⁵

Bei den abschließenden Unterhandlungen der städtischen Ratssendeboten in Danzig brachten die Lübecker u. a. auch die Forderung nach Aufhebung des Pfundzolls und nach der Freiheit des Gästehandels für ihre Kaufleute in Preußen vor, mußten sich aber wegen des Pfundzolls auf bessere Zeiten nach Kriegsende verträsten lassen

⁷¹ Ebenda, Nr. 442, A §§ 6, 7; B, §§ 24–27.

⁷² Daß sie nicht Originale, sondern nur beglaubigte Abschriften mitbekommen hatten, geht aus Nr. 442 A, § 6 eindeutig hervor; vgl. hierzu die Auseinandersetzung zwischen v. d. Ropp und Stein in HR II, 5, S. 295 Anm. 1 und HUB IX, S. 84 Anm. 2. In betreff der Interpretation der Nachricht bei Dlugosz wird, was die Feststellung über den Inhalt der Privilegien anbetrifft, Stein zuzustimmen sein.

⁷³ HUB I, Nr. 1287, 1288. Zur Interpretation dieser Urkunden s. Lesiński, Henryk, Początki i rozwój stosunków polsko-hanzeatyckich w XIII wieku, in: Przegląd Zachodni, 8, 1952, Heft 5/6, S. 140 ff. und Rozenkranz, Edwin, Die Umwandlungen der Verfassungsformen der pommerellischen Städte in der zweiten Hälfte des XIII. Jahrhunderts, in: WZ Greifswald, Jg. XIV, 1965, Ges.Spr.Wiss. Reihe 2/3, S. 234.

⁷⁴ HR II, 5, S. 295 Anm. 1.

⁷⁵ Ebenda, Nr. 443 § 137.

und erteten betreffs des Gästehandels nur die allgemein gehaltene Antwort Danzigs, „dat se ziik darinne gerne gutliken hebben wolden“.⁷⁶

Es gelang aber wenigstens, einige seit langem anstehende Streitfälle zwischen Danziger Bürgern und Lübeck sowie den anderen wendischen Städten aus der Welt zu schaffen⁷⁷ und durch Vermittlung Lübecks und anderer den Stillstand zwischen Danzig und Riga zu verlängern.⁷⁸ Vorher kam es jedoch noch einmal zu heftigen Auseinandersetzungen über die Berechtigung Danzigs zur Aussendung von Kapern, als die Lübecker unter Hinweis auf die erklärte Bereitschaft des Ordens auch von Danzig die Einstellung des Kaperkrieges überhaupt und damit praktisch die Freigabe der Fahrt nach Memel und in die Balge verlangten.⁷⁹ Der Danziger Rat lehnte dies mit der bereits bekannten Begründung ab, die Zufuhr für den Orden würde nur den Krieg verlängern, und außerdem habe Danzig ja allen beteiligten Städten Warnschreiben geschickt. Die Ratssendeboten gaben darauf die bezeichnende Antwort, daß sie die Warnschreiben nicht angenommen hätten und „en er krige van herten leyt“ wären, da ihre Städte mit diesen Kriegen nichts zu tun hätten, sondern als „stede van kopenschopp“ den Kaufmann deshalb nicht „neringlosz“ liegen lassen könnten. Ihre Antwort schloß mit dem Vorwurf ständiger Übergriffe seitens der polnisch-preußischen Auslieger gegen die Ostseeschifffahrt.

Danzig replizierte hierauf — nunmehr zum dritten Male im Verlauf dieses Krieges — mit dem berechtigten Hinweis auf die Gleichartigkeit seines Vorgehens mit dem der wendischen Städte im dänischen Kriege und bestand auf dem Verkehrsverbot nach den Ordenshäfen. Die Gegenpartei bestritt aber die Berechtigung zu diesem Vergleich, und besonders Lübecks Bürgermeister Hinrich Castorp nahm für die wendischen Städte in Anspruch, den Krieg gegen Dänemark für den gemeinen Kaufmann und dessen Recht geführt zu haben. Die Ratssendeboten erreichten aber nur

⁷⁶ Ebenda, §§ 142, 143. Die spätere Praxis zeigte dann, daß Danzig den Kaufleuten aus den wendischen Städten in diesem Punkte zunächst nur selten Schwierigkeiten machte. Vgl. aber HUB X, Nr. 315; XI, Nr. 133 § 97; gelegentlich geschah die Behinderung auf andere Art, wie z. B. durch Arrestierung wegen Nichteinhaltung des Verbots der Winterreise, s. HR II, 7, Nr. 168, 181 § 6; HUB X, Nr. 276, 281, dazu WAP Gdańsk 300.59.7 — Ratsdenkelbok — S. 98. — Übrigens verfuhr man wahrscheinlich deswegen nicht so streng, weil die Zahl der persönlich in Danzig Handel treibenden wendischen Kaufleute ohnehin klein war; in den Danziger Pfahlkammerbüchern werden als Im- und Exporteure fast ausschließlich Danziger Kaufleute genannt, daneben tauchen einige englische, schottische und schwedische Namen auf, ganz selten aber Namen von Kaufleuten aus den wendischen Städten.

⁷⁷ HR II, 5, Nr. 443 §§ 146—151.

⁷⁸ Ebenda, § 166.

⁷⁹ Ebenda, § 156.

eine mündliche Zusage des Danziger Bürgermeisters, die Auslieger würden den fahrenden Kaufmann, sofern er nur die Ordenshäfen meiden wollte, nicht beschädigen und auch nicht vor anderen Häfen operieren.

Damit behielt Danzig in dieser Frage das letzte Wort, und die anderen Städte waren gezwungen, seinen Standpunkt zu akzeptieren, was natürlich nicht bedeutete, daß ihre Kaufleute und Schiffer den Verkehr mit den Ordenshäfen aufgaben. Danzig rief daher seine Auslieger erst mit dem Friedensschluß im Herbst 1466 aus der See, während von Memel aus einige Ordensauslieger auf eigene Faust den Krieg fortführten, bis Memel auf dringende Bitten Lübecks 1472 durch den Hochmeister belagert und erstürmt wurde.⁸⁰

Die Haltung Lübecks und der anderen wendischen Städte im 13jährigen Kriege ist bisher in zweifacher Hinsicht mißverstanden worden. In jüngster Zeit erst ist gegen sie von seiten der polnischen Forschung der Vorwurf erhoben worden, daß sie mit „parteiischer Neutralität“ und dem damit verbundenen Handel nach den Ordenshäfen, aber auch durch ihre Vermittlung in Thorn 1464 den Orden begünstigt und ihr Ziel in der Erhaltung des Ordensstaates gesehen hätten.⁸¹

Nach all dem, was bereits über die Einstellung Lübecks zum Orden für die Zeit des Ausbruchs des Krieges in Preußen festgestellt wurde, und nach der Aufnahme, die die Nachricht vom Ausgang des Krieges in Lübeck fand, geht es jedoch nicht an, irgendwelche Sympathien für den Orden als Motivierung für Lübecks Verhalten im 13jährigen Krieg anzunehmen. In der Lübecker Ratschronik werden im Anschluß an die Nachricht vom Abschluß des Thorner Friedens vom Oktober 1466, der in seinen wichtigsten Bestimmungen ebenfalls richtig skizziert wird, die Gründe dargelegt, die nach Lübecks Auffassung zum Sturz des Ordens geführt hatten. Der Chronist, als den wir den langjährigen Lübecker Protonotar und damaligen Ratsherren Johannes Hertze annehmen dürfen,⁸² gibt in seiner Darstellung und Interpretation der Ereignisse zweifelsohne die Meinung wieder, die im Lübecker Rat herrschte; für seine Ratskollegen und deren Nachfolger waren diese internen Aufzeichnungen gedacht, bei deren Abfassung er sich keine Rücksichten auf die Öffentlichkeit aufzuerlegen brauchte. Seine Meinung kleidete der Chronist in folgende Worte: „aldus heft de orde ovel georleghet, wen tovoeren weren se vrig unde weren mechtich des gansen lan-

⁸⁰ Forstreuter, Kurt, Die preußische Kriegsflotte im 16. Jahrhundert, in: Beiträge zur preußischen Geschichte im 15. und 16. Jahrhundert (Studien zur Geschichte Preußens Bd. 7, hrsg. von Walter Hubatsch), Heidelberg 1960, S. 91.

⁸¹ Cieślak, Edmund, a. a. O., S. 52 ff.; Biskup, Marian, Wendische Hanse und preußische Frage, S. 344, 357.

⁸² Bruns, Friedrich, Einleitung zur Lübecker Ratschronik, Städtechroniken Bd. 30, S. XXVII bis XXX.

des, mer nu synt se half egen unde beholden dat mynste part van deme lande. unde dit makede jo er eghen homod unde gyricheit, wente se weren homodich unde overdadich unde deden den steden grote overlast unde honden vrouwen unde junckvrouwen . . .; ok weren se girich unde nemen groten unwontliken tol unde darto weren se koplude, wente se hadden er eghene schepe unde senden er eghene gud in Vlanderen, in Hollant unde in Engelant, unde darane weren se to vorvanghe den steden unde deme kopmanne also langhe, dat de stede des nicht lenk liden en wolden unde setten sik umme dusse stucke willen teghen den orden . . .“⁸³

Sehen wir von dem Vorwurf moralischer Verfehlungen der Ordensritter gegen die Frauen des Landes ab, so rechnete man dem Orden in Lübeck folgende Sünden an:

- a) Seine städtefeindliche Politik in Preußen,
- b) die Erhebung des Pfundzolles in Preußen und
- c) seinen Eigenhandel zum Schaden des Kaufmanns.

Lübeck machte sich damit nicht nur in wesentlichen Punkten die Begründung der preußischen Städte für ihren Abfall vom Orden zu eigen, sondern warf dem Orden auch Verhaltensweisen vor, durch die er unmittelbar Lübecker Interessen verletzt hatte. Der Groll über den seit 1410 gar nicht mehr in voller Blüte stehenden Eigenhandel des Ordens wirkte in Lübeck nach fast einem halben Jahrhundert noch so stark, daß auch dies zu den Gründen für den Fall des Ordensstaates gerechnet wurde.

Es bleibt angesichts dieser Lübecker Auffassung völlig unverständlich, wie z. B. Erich Weise die Behauptung aufstellen konnte, mit dem Thorner Frieden von 1466 wäre der Orden als „Schutzmacht“ für die Hanse ausgeschieden.⁸⁴ In Lübeck sah man den Orden trotz gelegentlicher Höflichkeitsfloskeln in vergangenen Jahrzehnten spätestens seit dem Ende des 14. Jahrhunderts, auf keinen Fall aber noch um die Mitte des 15. Jahrhunderts als Schutzmacht an, um deren Erhalt man sich 1464 bei den Bemühungen um einen Ausgleich in Preußen hätte bemühen müssen. Weise tut der Fähigkeit der Lübecker Politik zur realen Einschätzung der Leistungsfähigkeit und der politischen Tendenzen des Ordensstaates nach 1410 wenig Ehre an, wenn er dem Leser die Auffassung suggerieren will, man habe in Lübeck noch in irgendeiner Weise auf Hilfe von seiten dieses zusammenbrechenden Staatswesens gerechnet.

Die angeführte Stelle aus der Lübecker Ratschronik bezeugt vielmehr, daß man in Lübeck die preußische Frage nahezu ausschließlich unter stadt- und wirtschaftspolitischen Gesichtspunkten betrachtete. Wenn E. Cieślak das Streben Lübecks nach Freiheit und Sicherheit seiner Seehandelswege in der Ostsee als ausschlaggebend für seine

⁸³ Lübecker Ratschronik, Städtechroniken Bd. 31, § 1908.

⁸⁴ Weise, Erich, Die Hanse, England und die Merchants Adventurers. Das Zusammenwirken von Köln und Danzig, in: Jb. d. Kölnischen Gesch. V., Jg. 31/32, 1957, S. 153.

Intervention im Krieg zwischen Dänemark und Polen 1458 anerkannt, die zum Ausscheiden Dänemarks aus der Reihe der Gegner Polens führte,⁸⁵ so muß das danach auch für die Intervention des Jahres 1464 in Preußen gültig sein.

Der hansischen Vermittlung des Jahres 1463 kann nicht die Absicht unterstellt werden, daß sie den schwer angeschlagenen Ordensstaat vor der völligen Niederlage bewahren wollte. Sie kann auch nicht mit den vorhergegangenen, kaum ernsthaft gemeinten Vermittlungsprojekten und -angeboten Lübecks und anderer Hansestädte in eine Reihe gestellt werden. Bei ihr ist vielmehr zu berücksichtigen, daß die Vermittlung des Jahres 1463 wohl 1462 durch Lübeck eingeleitet wurde, 1463 aber dann ins Stocken geriet (nach Meinung Danzigs durch Schuld des Ordens!) und erst im August 1463 auf ausdrückliche Aufforderung Danzigs durch Lübeck wiederaufgenommen wurde.⁸⁶ Wäre man damals auf polnisch-preußischer Seite der Ansicht gewesen, daß nach der bisherigen Politik der wendischen Städte ein einseitiges Auftreten zugunsten des Ordens zu befürchten war, hätte man ihr Vermittlungsangebot wohl ebenso zurückgewiesen wie das wiederholte Angebot des Kurfürsten von Brandenburg⁸⁷.

Wir dürfen durchaus annehmen, daß der Lübecker Rat über das Geschehen in Preußen während des Krieges laufend und hinreichend orientiert war. Es wird ihm also nicht verborgen geblieben sein, daß gerade in dieser Zeit auch auf polnischer Seite deutliche Anzeigen von Kriegsmüdigkeit auftraten und sich allmählich eine Verständigungsbereitschaft im Sinne einer territorialen Kompromißlösung bemerkbar machte.⁸⁸

Daher lehnten die Vermittler jede längere Erörterung über die historische Berechtigung der beiderseitigen Ansprüche ab und konzentrierten sich vielmehr darauf, die beiden Parteien in den Verhandlungen dahin zu bringen, daß sie die Bedingungen, unter denen ihrer Meinung nach ein Ausgleich gefunden werden könnte, darlegten und zum Ausgangspunkt der Verhandlungen nahmen. Sie besaßen genügenden politischen Wirklichkeitssinn, um über die erste Forderung der polnischen Seite, den Orden nach Podolien zu versetzen und durch eine Geldzahlung zum Verzicht auf Preußen zu veranlassen, sehr schnell hinwegzugehen, da sie wußten, daß dieser Vorschlag auf polnischer Seite selbst auf Widerstand gestoßen war und man sich auf polnischer wie auf bündischer Seite schon an den Gedanken eines Kriegsausganges zu gewöhnen begonnen hatte, der den Orden im Besitz des östlichen Teiles von Preußen beließ.⁸⁹ Die Verhandlungen in Thorn 1464 gingen letzten Endes nur um Ge-

⁸⁵ Cieslak, Edmund, a. a. O., S. 49 f.

⁸⁶ HR II, 5, Nr. 406.

⁸⁷ Biskup, Marian, Trzynastoletnia wojna, S. 658.

⁸⁸ Ebenda.

⁸⁹ Ebenda.

bietsfragen im Rahmen dieser Regelung und um die Bedingungen, zu denen der Orden den ihm belassenen Rest besitzen sollte. Diese beiderseitigen Standpunkte überhaupt hervortreten zu lassen, mußten die Vermittler viel Mühe aufwenden. Schon aus diesem Grunde geht es nicht an, aus ihrem Auftreten in den einzelnen Phasen der Verhandlungen eine Voreingenommenheit zugunsten des Ordens ableiten zu wollen. Die Bemühungen Lübecks und seiner Helfer führten im Gegenteil dazu, daß die polnische Seite 1464 in Thorn schließlich die Bedingungen präziserte, unter denen der Krieg beendet werden konnte — und zwei Jahre später im wesentlichen auch beendet worden ist.⁹⁰

Daß der Orden die Bedingungen der Gegenseite damals noch nicht anzunehmen bereit war, ist nicht den Vermittlern anzulasten, sondern allein dem Orden, der den Krieg noch glaubte fortführen zu müssen, um bessere Bedingungen zu erhalten.

Ebenso wenig sind aber auch die Auffassungen zutreffend, daß Lübeck und die wendischen Städte während des 13jährigen Krieges mit ihrer Politik allgemeinhansische Interessen verfolgt hätten. So war z. B. Gerhard Neumann in seiner biographischen Skizze über Hinrich Castorp der Ansicht, Lübeck hätte bei der Vermittlung in Preußen „die Gesamtinteressen des hansischen Kaufmanns . . . zu wahren“ beabsichtigt.⁹¹ Noch schärfer formulierte Fritz Techen sein Urteil, demzufolge „vollendete Selbstsucht“ Danzigs Politik beherrscht hätte, während Lübeck als Führerin der hansischen Politik „im großen und ganzen weiteren Gesichtspunkten“ gefolgt wäre.⁹²

Eine Analyse des Lübecker Verhaltens zeigt vielmehr, daß es in allen seinen Schritten und Entscheidungen höchst greifbare Eigeninteressen verfolgte, die sich durchaus nicht immer mit denen der Mehrheit der preußischen Städte, die ja schließlich auch zur Hanse zu zählen sind, oder auch anderer hansischer Städtegruppen deckten. Seine Neutralität war allein durch die Rücksicht auf eigene Belange bedingt; zur Friedensvermittlung zwischen Polen und Dänemark wurde es durch die Gefahren bestimmt, die aus einem kriegerischen Konflikt der beiden Ostseemächte für seinen Handel in der westlichen und mittleren Ostsee erwachsen. Sein Vermittlungsversuch zwischen Polen und dem Orden erklärt sich daraus, daß der Krieg in und um Preußen nicht nur eine ständige Bedrohung für den Livlandhandel Lübecks bildete, sondern auch ein Gebiet in Mitleidenschaft zog, mit dem Lübeck Handel zu treiben gewohnt war und das als Liefer- und Absatzgebiet jetzt weitgehend ausfiel. Schließlich war Lübeck gezwungen, sich auf die veränderten machtpolitischen Verhältnisse einzustellen, die durch den Niedergang des Ordensstaates, das Wiedererscheinen Polens an der Ostsee

⁹⁰ Ebenda, S. 665 f. zum Ergebnis der Thorner Verhandlungen 1464.

⁹¹ Neumann, Gerhard, a. a. O., S. 49.

⁹² Techen, Fritz, a. a. O., S. 185.

und — nicht zuletzt — durch die Stellung, die Danzig im Verlauf dieser Veränderungen errungen hatte, charakterisiert werden.

Der Ausgang des 13jährigen Krieges befreite die preußischen Städte der Hanse von einer im Grunde städtefeindlichen Oberherrschaft und schaltete den Ordensstaat endgültig als Machtfaktor in der Ostseepolitik aus. An die Stelle des Ordens trat als neue Ostseemacht das Königreich Polen, dessen überseeischer Handel fast vollständig über Danzig ging. Diese Stadt hatte mit dem Anschluß an das Königreich Polen im polnischen König einen Oberherren gewonnen, der die preußischen Städte und unter diesen vor allem Danzig für ihren freiwilligen Anschluß und als Belohnung für ihre erheblichen finanziellen Aufwendungen im Krieg gegen den Orden mit bedeutenden Privilegien ausstattete. Die drei großen preußischen Städte, Danzig, Elbing und Thorn, erhielten hierdurch nicht nur bedeutenden Landbesitz, volle innerstädtische Autonomie und das Münzrecht, sondern auch den Verzicht des Königs auf den Bau eigener Befestigungen und die Gründung von Konkurrenzstädten in einem bestimmten Umkreis um die Städte. Danzig empfing dazu noch die Zusage der Reichsunmittelbarkeit und das Recht zur Öffnung und Schließung der Seeschifffahrt sowie das Gericht in allen See- und Handelsrechtssachen, die Strandpolizei, freie Hand zur Ausübung des Gästerechtes u. a. m.⁹³ Auch bei der Gestaltung ihrer außenpolitischen Beziehungen gewann die Stadt erheblich größere Freiheit, als sie sie zuletzt unter der Ordensherrschaft besessen hatte.⁹⁴

Den Kaufleuten Danzigs und der anderen preußischen Städte war mit dem Inkorporationsakt und in späteren Privilegienverleihungen ausdrücklich ganz Polen zu freiem Handel geöffnet worden; auch sollten die Danziger Kaufleute nicht durch neue Zölle auf der Weichsel und zu Lande in ihrem Handel beschwert werden dürfen. Damit gewann Danzig eine bedeutende rechtliche Sicherung für die bereits vorhandenen und sich weiter entwickelnden wirtschaftlichen Bindungen an ein großes Absatz- und Produktionsgebiet.

Die Versuche der Ordensregierung, die preußischen Städte durch außerökonomischen Zwang von der Mitwirkung in hansischen Angelegenheiten fernzuhalten, hatten damit ihr Ende gefunden. War der Orden vorwiegend aus machtpolitischen Erwägungen heraus bestrebt gewesen, die Verbindung der preußischen Städte zur Hanse

⁹³ Simson, Paul, *Geschichte der Stadt Danzig*, Bd. 1, Danzig 1913, S. 239 ff.; Biskup, Marian, *Stosunek Gdańsk do Kazimierza Jagiellończyka w okresie wojny trzynastoletniej 1454–1466* (*Roczniki Tow. Nauk. w Toruniu* 56/1), Toruń 1952, S. 67 ff.; Cieślak, Edmund, *Przywileje wielkich miast Pruskich z XV w. jako etap rozwoju samorządu miejskiego*, in: *Rocznik Gdański*, XXV, 1966, S. 39 ff.

⁹⁴ Biskup, Marian, *Stosunek Gdańska do Kazimierza Jagiellończyka*, S. 186 ff.

zu lockern,⁹⁵ so begannen jetzt für das Verhältnis Danzigs zur Hanse fast ausschließlich ökonomische Motive wirksam zu werden, die in der Entwicklungstendenz des Danziger Handels begründet waren.

Danzigs Stellung im Königreich Polen glich in vielem jetzt äußerlich derjenigen Lübecks im deutschen Reichsverband, unterschied sich jedoch in wesentlichen Punkten sehr zugunsten Danzigs. Der wichtigste Unterschied war dadurch gegeben, daß Danzig im Gegensatz zu Lübeck über ein weiträumiges Hinterland verfügte, für dessen Produkte auf dem sich herausbildenden europäischen Markt eine immer stärkere Nachfrage bestand. Zwar betrieben Danziger wie Lübecker Kaufleute ausgesprochenen Zwischenhandel, doch unterschied sich der Zwischenhandel Danzigs vom Lübecker dadurch, daß er auf dem Export eigener Landesprodukte aufgebaut war, während Lübeck für seinen Handel auf die Produkte vorwiegend fremder Länder angewiesen war.⁹⁶ Danzig besaß ein ökonomisch leistungsfähiges, politisch relativ geschlossenes produzierendes Hinterland, Lübeck dagegen verfügte nur über ein zwar auch weiträumiges, aber politisch stark zerschnittenes und seinem Wesen nach vorwiegend merkantiles Hinterland für seinen Handel.

Die starke politische Zerklüftung seines Handelsgebietes wirkte sich auf Lübecks Handel nach Westeuropa und nach Binnendeutschland hinein sehr nachteilig aus. Aus den damaligen politischen Verhältnissen des feudalen Deutschlands resultierten ständige Eingriffe der Lübeck in engem Kreis umschließenden fürstlichen Territorialgewalten in Gestalt von Zollplackereien und unverhüllten räuberischen Zugriffen ebenso wie ständige Fehden der einzelnen Territorialgewalten untereinander⁹⁷, die eine ständige Gefährdung der Landhandelsverbindungen der Stadt darstellten. Die ohnmächtige Zentralregierung besaß weder die Macht, noch den Willen, die Interessen der Stadt an der Travemündung wirksam zu schützen.

Auch in Danzigs Umgebung waren nach den Stürmen des 13jährigen Krieges noch nicht sofort Ruhe und Sicherheit wieder eingekehrt. Es bedurfte noch längerer Zeit, um die Forderungen der das Land besetzt haltenden Söldnerhaufen zu befriedigen, und die Streitigkeiten um den Besitz des Bistums Ermland zogen sich bis in das letzte Jahrzehnt des 15. Jahrhunderts hin, während der Restordensstaat nach wie vor ein Moment der Unruhe und Bedrohung darstellte. Bei allem aber blieb die Ver-

⁹⁵ Fritze, Konrad, Wendepunkt, S. 73.

⁹⁶ Z. B. HUB X, Nr. 43, 436; HR III, 1, Nr. 113.

⁹⁷ S. allein für die Jahre 1450—1460 die Nachrichten der Lübecker Ratschronik, Städtechroniken Bd. 30, über Räubereien: §§ 1723, 1723 a, 1724, 1753, 1795, 1796 und über Fehden im Verband des Deutschen Reiches: §§ 1716, 1717, 1723, 1725/31/51/58, 1803/4, 1735, 1748, 1762, 1766/80, 1768, 1775, 1783, 1784, 1786, 1799, 1812, 1813, 1816 (ohne die Nachrichten über den Lüneburger Prälatenstreit!).

bindung mit Polen zu Wasser und zu Lande ununterbrochen und konnte durch den Danziger Handel ungestört genutzt werden. Die Handelsinteressen der Stadt in Polen und in Preußen wie auch außerhalb des polnischen Staates erfreuten sich dank der engen finanziellen Bindungen zwischen Stadt und König der wohlwollenden Unterstützung durch den polnischen König, der damals noch „die volle Macht und Interessen des polnischen Staatswesens“ repräsentierte.⁹⁸

Gestützt auf seine ökonomische Stärke nahm Danzig in Preußen eine überragende Stellung ein, an der seine Mitstände zwar zu rütteln versuchten, die sie aber nicht zu erschüttern vermochten. Nach außen hin kam diese Vorrangstellung schon dadurch zum Ausdruck, daß Danzig im Rahmen der Hanse seit der Mitte des 15. Jahrhunderts faktisch allein die preußischen Städte vertrat.

Eine gelegentliche Bemerkung der Danziger Ratssendeboten auf der Lübecker Tagfahrt von 1487 ist für Danzigs neue Stellung wie für Lübecks Position in dieser Zeit gleichermaßen bezeichnend: Als über den Oldesloer Zoll verhandelt wurde und die Lübecker Ratssendeboten darauf verwiesen, daß der dänische König als Herzog von Holstein beim Kaiser neue Zollerhöhungen erwirkt hätte, gegen die sie anzukämpfen versuchten, bemerkte der Danziger Bürgermeister Georg Buck nur kurz: „Solden de stede dat lyden, dat de keyser hyr in den landen nye tollen den herren vorlovede uptosetten? Ick mene, wy wurdent in Prussen nicht lyden.“⁹⁹

Danzig blieb nicht nur weiterhin ein schwieriges Mitglied des hansischen Städtebundes, sondern entwickelte in Übereinstimmung mit den Entwicklungstendenzen seines Überseehandels seit der Angliederung an Polen eine immer selbständigere Politik, die oft genug den Bestrebungen Lübecks und der anderen wendischen Städte zuwiderlief.

2. Lübeck und Danzig in den Auseinandersetzungen der Hanse mit England zwischen 1437 und 1474

Seit dem Ende des 14. Jahrhunderts war das Verhältnis der Hanse zu England durch die „Rivalität zwischen der nach oben drängenden englischen Handelsbourgeoisie und den auf ihre althergebrachten Vorrechte pochenden Hansen gekennzeichnet“. ¹ Das englische Bürgertum strebte danach, den Export des englischen Tuches selbst zu betreiben und dafür das Ostseegebiet als sicheren Absatzmarkt zu gewinnen.

⁹⁸ Biskup, Marian, Stosunek Gdańska do Kazimierza Jagiellończyka, S. 232.

⁹⁹ HUB XI, Nr. 133 § 46.

¹ Fritze, Konrad, Wendepunkt, S. 75 f.

Die hansischen Privilegien, die den Hansen selbst gegenüber den englischen Kaufleuten in deren eigenem Lande eine bevorzugte Stellung einräumten, bildeten für die Entwicklung eines englischen Aktivhandels ein Hindernis, gegen das das erstarkende englische Bürgertum schon während des 15. Jahrhunderts unaufhörlich Sturm lief.²

Die Hansestädte widersetzten sich dem Vordringen der Engländer in die Ostsee aus im Grunde verschiedenartigen Motiven. Betrachteten die wendischen Hansestädte, deren Position im Ostseehandel sich u. a. auf den Vertrieb des flandrischen Tuches stützte, das englische Tuch als Konkurrenz,³ so waren die preußischen Städte an einem Warenaustausch mit England durchaus interessiert und erhoben gegen den Import des englischen Tuches keinerlei Einwände. Zwischen den preußischen und englischen Kaufleuten ging der Kampf lediglich um den Anteil an dem Handelsprofit, den der preußisch-englische Handel abwarf.⁴ Die englischen Kaufleute waren gezwungen, diesen Kampf anfangs von recht ungünstigen Positionen aus zu führen, obwohl sie beim Orden zeitweilig wohlwollende Unterstützung fanden. Für die preußischen Kaufleute, die ebensowenig wie die Kölner den englischen Handel missen wollten und konnten, kam alles darauf an, die Vorzugsstellung des hansischen Kaufmanns in England zu erhalten und dagegen den Engländern ein dauerndes Festsetzen in den preußischen Hafenstädten oder gar das Vordringen in deren Hinterland zu verwehren. Immerhin war es den Engländern nach zähem Kampf 1437 gelungen, die prinzipielle Anerkennung ihres Rechtes auf Teilnahme am Ostseehandel durchzusetzen, wenn auch Danzig die Ratifizierung des Vertrages durch den Hochmeister noch zu hintertreiben vermochte. Er blieb dennoch praktisch die Grundlage für das hansisch-englische Verhältnis bis zum Utrechter Frieden von 1474.⁵

Aus dem unablässigen Streben des englischen Bürgertums nach Abänderung dieses Verhältnisses erwachsen für die hansische Politik Belastungssituationen, in denen es nicht immer gelang, die wendischen und preußischen Städte zu gemeinsamen Handeln zu vereinigen.

Bereits der Krieg der wendischen Städte mit den Holländern 1438—1441 und die damit verbundene Sundsperrung brachten für die englische Ostseeschifffahrt Störungen mit sich, die ebenso wie die den Engländern in Preußen verweigerte Gleichberechtigung heftige Klagen der englischen Kaufleute hervorriefen. Die Situation spitzte sich

² Häpke, Rudolf, Die Handelspolitik der Tudors, in: HGBl. 20, 1914, S. 402 f.

³ Fritze, Konrad, Wendepunkt, S. 75.

⁴ Postan, M. M., The Economic and Political Relations of England and the Hanse from 1400 to 1475, in: Studies in English Trade in the Fifteenth Century, hrsg. von E. Power, M. M. Postan, London 1951, S. 100 f. — S. auch Spading, Klaus, a. a. O., S. 80 ff. zum Verhältnis Danzig — Holland in der gleichen Zeit.

⁵ Fritze, Konrad, Wendepunkt, S. 80 f.

im Verlauf der 40er Jahre so weit zu, daß schließlich der englische König 1447 den Hansen den Genuß ihrer Privilegien entzog, um vor allem die preußischen Städte zum Nachgeben zu zwingen.⁶

Hierüber kam es Anfang März 1449 in Lübeck zu Verhandlungen der wendischen Städte und Preußens mit einer englischen Gesandtschaft,⁷ bei denen die englischen Unterhändler beide Städtegruppen gegeneinander auszuspielen versuchten. Sie drohten, wegen der nicht erfolgten Bestätigung des Vertrages von 1437 den Preußen allein die Privilegien entziehen zu wollen, stießen damit aber auch bei den wendischen Städten auf Ablehnung.⁸ Diese kündigten vielmehr an, notfalls mit den Preußen zusammen England räumen zu wollen,⁹ so daß den Engländern nichts übrig blieb, als in eine Vertagung der Streitfragen bis zum 24. Juni 1451 einzuwilligen.¹⁰

Die Beweggründe, aus denen heraus die wendischen Städte den Versuch der Engländer zur Spaltung der Hanse abwehrten und sich mit dem Hochmeister und seinen Städten solidarisch erklärten, werden weniger in dem Streben nach Wahrung „gesamthansischer Interessen“ zu suchen sein als vielmehr in der Überzeugung der wendischen Städte, daß mit den Privilegien der Preußen auch ihre eigenen in England standen und fielen, denn die Engländer waren zwar auf die Produkte der Preußen angewiesen, konnten dagegen die Waren der wendischen Städte gut und gerne für eine geraume Zeit missen. Zudem mußten die wendischen Städte, falls sie die preußischen Städte gegenüber den Engländern preisgaben, mit einer für sie nachteiligen Reaktion der preußischen Städte in der gerade zur Entscheidung anstehenden flandrischen Frage (Räumung Brügges) rechnen, in der die livländischen und preußischen Städte ohnehin geringe Neigung zeigten, den Intentionen Lübecks zu folgen.

Der Schwebezustand, in dem sich das englisch—hansische Verhältnis danach befand, wurde sehr bald beendet, als englische Schiffe Ende Mai 1449 die Baienflotte aufbrachten und die zur Hanse gehörenden Schiffe beschlagnahmten.¹¹ Hierbei wurden Lübeck und Danzig, die 16 bzw. 14 große Schiffe verloren, am stärksten betroffen. Danzig konnte aber durch eine sofortige Beschlagnahme englischen Gutes in Preußen seine Bürger annähernd in voller Höhe für ihre Verluste entschädigen,¹² während dies für Lübeck nicht möglich war.

⁶ HR I, 2, Nr. 390, 538—540, 543—546, 638, 639, 642, 644, 647, 655, 657, 682, 683; II, 3, Nr. 5, 265—267, 282, 283, 288, 289, 293, 294, 295, 316, 318, 319 § 1, 475, 479.

⁷ HR II, 3, Nr. 503—505.

⁸ Ebenda, Nr. 503 § 8.

⁹ Ebenda, Nr. 504 §§ 13, 15.

¹⁰ Ebenda, Nr. 505 § 1.

¹¹ Lübecker, Ratschronik, Städtchroniken 30, § 1715; HR II, 3, Nr. 531, 535.

¹² Ebenda, Nr. 536, 555 § 2; HUB VIII, Nr. 84 §§ 71 ff.

In den nun folgenden Verhandlungen war Danzig daher im allgemeinen gegenüber den Engländern zum Einlenken und zur Verlängerung des Stillstandes bei Aufrechterhaltung der Handelsmöglichkeiten geneigt, während Lübeck sich unnachgiebig zeigte. Danzig und Köln begegneten sich in ihrer Haltung, denn auch die Kölner waren nicht gesonnen, sich ihren Englandhandel wegen der Streitigkeiten der Seestädte mit den Engländern schmälern zu lassen. Sie gingen darin so weit, ihre Ratssendeboten zu den Verhandlungen, die Ende Oktober/Anfang November 1449 mit den Engländern in Brügge stattfanden, anzuweisen, im Notfalle ein Sonderabkommen über den Status der Kölner in England zu vereinbaren,¹³ d. h. also, jetzt schon einen Weg einzuschlagen, den Köln dann zwanzig Jahre später wirklich beschritten hat. Vorerst kam es jedoch noch nicht so weit, da in Brügge für den Juni 1450 eine Tagfahrt nach Utrecht vereinbart wurde; nach Rückkehr der englischen Unterhändler aus Brügge wurde den Hansen der Privilegiengebrauch in England auch wieder zugestanden.¹⁴

Unmittelbar darauf entschloß sich aber der englische König, statt in Utrecht durch seine Gesandten direkt in Preußen verhandeln zu lassen und ersuchte daher den Hochmeister um Annahme und Geleit für eine Gesandtschaft. Das gleiche Ersuchen richtete er auch an Lübeck, wohin die Gesandten von Preußen aus gehen sollten.¹⁵ Schon diese Reihenfolge mußte in Lübeck die Befürchtung aufkommen lassen, die Engländer wollten ihre Taktik der Spaltung wieder aufnehmen und versuchen, in Preußen vollendete Tatsachen zu schaffen, indem sie dort unter Zurückstellung aller Ersatzforderungen einen längeren Stillstand vereinbarten und so den Handel Preußen—England wieder in Gang brachten. Alle gegenteiligen Versicherungen des Hochmeisters und der preußischen Städte und selbst die durch die Preußen ausgesprochene Einladung zur Teilnahme an den Verhandlungen in Danzig¹⁶ vermochten Lübecks Argwohn nicht zu zerstreuen. Es übersandte zwar ein bis zum 24. Juni 1450 befristetes Geleit für die Engländer,¹⁷ versuchte aber noch vor deren Eintreffen auf einem nach Bremen einberufenen Hansetag, die Städte auf eine gemeinsame Linie festzulegen.¹⁸ Die Danziger waren jedoch nicht gewillt, sich auf diese Weise binden zu lassen und blieben daher den Bremer Beratungen einfach fern.¹⁹

Die englische Gesandtschaft wurde Ende Juli/Anfang August 1450 auf der Reise nach Preußen von Lübecker Bergenfahrern aufgebracht und nach Lübeck geführt, wo

¹³ HR II, 3, Nr. 567.

¹⁴ Ebenda, Nr. 563, 570.

¹⁵ Ebenda, Nr. 573, 574.

¹⁶ Ebenda, Nr. 594 § 9, Nr. 595.

¹⁷ Ebenda, Nr. 592, 611.

¹⁸ Ebenda, Nr. 615.

¹⁹ Ebenda, Nr. 607.

der Rat ihre Mitglieder in Gefangenschaft hielt.²⁰ Formal war Lübecks Vorgehen berechtigt, denn das Geleit war abgelaufen; dennoch bedeutete sein Eingreifen eine Brüskierung des Hochmeisters und der preußischen Städte und wurde auch so empfunden. Zwar war damit vorerst für Lübeck die Gefahr eines preußisch-englischen Sonderfriedens gebannt, doch wurden in England auf die Nachricht von der Festsetzung der Gesandten hin erneut alle hansischen Güter arrestiert, wodurch in erster Linie preußisches und Kölner Gut, nicht aber Lübecker Eigentum betroffen wurde.²¹ Das Vorgehen Lübecks hatte wiederum das hansisch—englische Verhältnis verschärft. Der Hochmeister, die preußischen Städte, aber auch Köln drängten in Lübeck von nun an unaufhörlich auf Freigabe der englischen Gesandten, konnten jedoch nur erreichen, daß dies seine Gefangenen aus dem Gefängnis entließ gegen das eidliche Versprechen, Lübeck nicht zu verlassen.²² Eine Lübecker Tagfahrt im September 1450 benutzte Lübeck dazu, die Städte für ein einheitliches Vorgehen zu gewinnen: Bei der für das Frühjahr 1451 den Engländern vorgeschlagenen Tagfahrt sollte über die Schadenersatzfrage verhandelt werden; außerdem sollten die Privilegien unter der Garantie einiger englischer Städte in vollem Umfange wiederhergestellt werden.²³

Es schien zunächst so, als hätte Lübeck durch sein kompromißloses Vorgehen die anderen Städte wieder fest an den Zügel bekommen. Doch zeigten die Verhandlungen, die im Mai und Juni 1451 mit den Engländern in Utrecht geführt wurden, daß die Front der hansischen Städte nicht so fest gefügt war, wie Lübeck es wünschen mochte. Bereits bei Eröffnung der Unterhandlungen wurde Lübeck, das sich dem aus Lübeck entwichenen Thomas Kent als dem englischen Bevollmächtigten gegenüber sah, trotz seines Protestes gegen diesen Delegierten durch die anderen Städte gezwungen, dennoch mit ihm die Verhandlungen zu eröffnen.²⁴ Die preußischen Sendeboten waren zwar mit der ausdrücklichen Weisung nach Utrecht gekommen, den Engländern keine neuen Zugeständnisse zu machen und Schadenersatz zu fordern, hatten aber auch gleichzeitig die geheime Anweisung mit, bei einem Scheitern der Ersatzverhandlungen einen endgültigen Bruch zu vermeiden, indem sie den Engländern freien Verkehr bei gegenseitigem Geleit für drei bis vier Jahre anbieten sollten.²⁵ Köln hatte sich bereits vor den Verhandlungen gegenüber dem englischen

²⁰ Lübecker Ratschronik, Städtechroniken Bd. 30, §§ 1720/21; HR II, 3, Nr. 644, 647, 688.

²¹ Ebenda, Nr. 666, 667.

²² Ebenda, Nr. 646, 653 § 5, 654, 659. — Köln wies in Nr. 661 seine Ratssendeboten zu den Verhandlungen des Septembertages in Lübeck ausdrücklich an, in dieser Frage „mit ernste nyet as parthiie, sonder as eyn middelman“ aufzutreten.

²³ Ebenda, Nr. 651 §§ 1 ff.

²⁴ Ebenda, Nr. 693, 695.

²⁵ Ebenda, Nr. 693 § 1, 694 §§ 1—3, 10; S. 705 Anm. 1.

König von Lübecks Haltung distanziert.²⁶ So konnte Lübeck seinen Standpunkt, daß vor der Behandlung weiterer Fragen von den Engländern erst die Ersatzleistung zugestanden werden mußte, nicht durchsetzen. Man einigte sich vielmehr auf ein weiteres Provisorium in Gestalt einer Vertagung bei gleichzeitigem freiem Verkehr bis Michaelis 1452,²⁷ womit Köln und die preußischen Städte zunächst ihren Willen durchgesetzt hatten.

Diese Abmachungen wurden unter dem Vorbehalt der Bestätigung durch die beteiligten Mächte und Städte getroffen. Es nimmt daher kaum wunder, daß Lübeck seine Bestätigung versagte und stattdessen die Durchfuhr englischen Tuches sperrte.²⁸ Im Sommer 1452 unternahm es sogar den Versuch, mit Ausliegern den Verkehr zwischen England und Preußen durch den Sund und auch auf dem Landweg über Holstein zu unterbinden, ohne damit mehr als nur heftige Proteste Danzigs und des Hochmeisters zu erreichen.²⁹

Die folgenden Jahre bis 1453 waren angefüllt mit Verhandlungen innerhalb der Hanse und zwischen Hanse und England, bei denen Köln und die preußischen Städte zusammen mit dem Hochmeister, aber auch andere Städte wie Hamburg und die livländischen Städte unausgesetzt auf Lübeck einwirkten, die vorgesehene Tagfahrt mit den Engländern anzunehmen und einen Ausgleich zu suchen.³⁰ Das freie Geleit für Köln, die preußischen und anderen Hansens war seitens Englands inzwischen über den Herbst 1452 hinaus bis 1453 verlängert worden.³¹

Hochmeister und preußische Städte waren ebenso wie Köln und die von ihm geführten niederrheinischen und süderseeischen Städte unterdessen längst entschlossen, auch ohne Lübeck mit den Engländern abzuschließen. Im Juli 1453 schlug der Hochmeister auf Betreiben Danzigs ein beiderseitiges freies Geleit auf drei Jahre vor, in das nach Möglichkeit auch die übrigen Hansens, soweit sie nicht mit England im Krieg standen — d. h., ohne Lübeck —, eingeschlossen sein sollten. Köln erbat gleichfalls unter deutlicher Distanzierung von Lübeck für seine eigenen Kaufleute die Privilegienverlängerung. Der Schutzbrief, den König Heinrich VI. daraufhin im September 1453 für drei Jahre den Kaufleuten der deutschen Hanse ausstellte, nahm allein die Lübecker ausdrücklich aus.³²

²⁶ Ebenda, Nr. 661.

²⁷ Ebenda, Nr. 712 §§ 1, 2, 9.

²⁸ HR II, 4, Nr. 14, 71.

²⁹ Ebenda, Nr. 69, 70, 101, 105.

³⁰ HR II, 3, Nr. 726; II, 4, Nr. 5, 7, 14—17, 41, 44, 46, 51 § 3, 54—56, 69, 78 § 3, 79, 83, 87—89, 101—103, 105, 112, 114, 122, 123, 127, 137, 146, 150, 154—156, 168—170, 176; HUB VIII, Nr. 79, 87, 88, 92, 93, 100.

³¹ HR II, 4, Nr. 135, 150.

³² Ebenda, Nr. 170, 176; HUB VIII, Nr. 280.

Lübeck sah sich also infolge seiner unnachgiebigen und starren Haltung in der Entschädigungsfrage von den anderen Hansen im Stich gelassen und zum Einlenken gezwungen. Im Dezember 1453 und danach noch einmal im Juni 1454 mußte es in die so lange verweigerte Besendung einer Tagfahrt mit den Engländern einwilligen und auch die Durchfuhr englischer Laken — zunächst befristet — wieder freigeben.³³

Angesichts dieser Entwicklung ist es unverständlich, wie Friedrich Schulz in seiner Darstellung der hansisch—englischen Beziehungen zu der Schlußfolgerung kommen konnte, daß „Lübeck allein der Kitt war, der die vielfach sich kreuzenden und auseinanderstrebenden Interessen der zahlreichen Städte zusammenhielt, und daß, wenn Lübeck sich abseits hielt, es unmöglich war, hansische Politik zu treiben“.³⁴ Lübecks englische Politik seit 1449 zielte vielmehr einseitig auf die Wiedererstattung des Schadens ab, den seine eigenen Kaufleute 1449 in der Baienflotte erlitten hatten und den es nicht wie Danzig durch Gegenarrestierungen englischen Gutes hatte abdecken können. Um dieses — keineswegs gesamthansischen — Zieles willen setzte es unbedenklich die hansischen Privilegien in England aufs Spiel und ging über die Interessen der östlichen und westlichen Hansen hinweg, so daß beide Flügel der Hanse ihren eigenen Ausgleich mit England suchten und fanden. Dabei strapazierte Lübeck den Bund bis zur Zerreißprobe. Es ist eigentlich nur dem Entgegenkommen der englischen Krone und dem Umstand, daß Danzig und Köln sich gegen Lübeck einig waren, zuzuschreiben, wenn es nicht schon in dieser Situation, sondern erst zwanzig Jahre später zu einem offenen Ausbruch der Widersprüche innerhalb des Bundes und zur Absonderung eines seiner stärksten Mitglieder kam.

Lübeck konnte dabei zur Rechtfertigung seiner Politik nicht einmal den Erfolg für sich in Anspruch nehmen. Die 1453/54 in Aussicht genommene Tagfahrt mit den Engländern kam nicht zustande, da man sich nicht über den Tagungsort einigen konnte und der Ausbruch des Krieges in Preußen außerdem seit 1454 den preußischen Städten, ohne die mit England zu verhandeln unmöglich war, die Teilnahme unmöglich machte. Auf Vorschlag Danzigs willigte König Heinrich VI. stattdessen unter der Bedingung, daß Lübeck die noch in seinem Gewahrsam befindlichen Gesandten von 1450 freigab, in einen achtjährigen Stillstand bei gegenseitigem freien Verkehr ein. Lübeck mußte diese Bedingung annehmen, so daß unter dem 1. März 1456 der Stillstand durch den englischen König verkündet werden konnte.³⁵ Von einer Erstattung des Lübecker Schadens war dabei vorerst nicht die Rede.

³³ HR II, 4, Nr. 196 § 32, 198, 248 §§ 8 und 16, 263.

³⁴ Schulz, Friedrich, Die Hanse und England von Eduards III. bis auf Heinrichs VIII. Zeit (Abh. z. Verkehrs- und Seegeschichte, hrsg. v. Dietrich Schäfer, Bd. V), Berlin 1911, S. 99.

³⁵ HR II, 4, Nr. 399—401, 450, 451; HUB VIII, Nr. 446, S. 293 Anm. 1.

Nach zwei Jahren aber sah sich Lübeck erneut durch England herausgefordert. Im Juli 1458 nahm der englische „Königsmacher“, der Graf von Warwick, vor Calais eine Lübecker Flotte in Stärke von 18 Schiffen, die nach Livland bestimmt war, auf der Rückfahrt aus der Baie fort.³⁶ Trotz ihres erklärten Willens sah sich die schwache Regierung König Heinrichs nicht in der Lage, den Lübeckern Genugtuung zu verschaffen, so daß erneut ein Kriegszustand zwischen Lübeck und England eintrat.³⁷ Lübeck wies daher seine wegen des preußischen Kriegs ohne in See befindlichen Auslieger an, englische Schiffe und englisches Gut fortzunehmen. Die hierüber an die Hansestädte erlassene Warnung legte sich Danzig dahin aus, daß es sich die Freiheit des Verkehrs nach England für hansisches Gut auf hansischen Schiffen vorbehielt und hierüber seinen Schiffen Zertifikate ausstellte. Im übrigen empfahl es Lübeck unter Hinweis auf die zu erwartende Weigerung der süderseeischen Städte, den Verkehr mit England abzubrechen, die friedliche Beilegung seines Zwistes mit England.³⁸

Lübecks Auslieger fanden wenig Gelegenheit, den Engländern wirksamen Schaden zuzufügen, da diesen ohnehin wegen der Feindschaft zwischen Dänemark und England die Ostsee versperrt war. In der Nordsee konnte Lübeck aber mit Rücksicht auf die Haltung der westlichen Hansestädte von Hamburg bis zu den süderseeischen Städten und ohne die Hilfe Danzigs damals keinen Kaperkrieg führen. So blieb es in den nächsten Jahren mit England in einem Kriege, bei dem beide Seiten sich keinen ernsthaften Abbruch tun konnten.³⁹

Die Regelung der durch den Thronwechsel 1461 in England erneut akut gewordenen Privilegienfrage überließ Lübeck den Städten Hamburg und Köln. Sie erreichten durch hinhaltende Verhandlungsführung eine wenn nicht dauernde, so doch ununterbrochene Privilegienverlängerung.⁴⁰ Erst im September/Oktober 1465 kam es wieder zu Verhandlungen der Hanse mit England, an denen auch Lübeck teilnahm. Seine Ratssendeboten traten hier mit der Forderung auf, vor allen anderen Fragen die Entschädigung für die Lübecker zu regeln, während die englischen Unterhändler erklärten, hierzu keine Vollmachten zu besitzen. Sie konnten lediglich über einen Friedensschluß mit der Hanse verhandeln.

Die Lübecker Delegation unter der Führung des Bürgermeisters Hinrich Castorp blieb aber bei ihrer Forderung nach vorrangiger Behandlung der Entschädigungs-

³⁶ Lübecker Ratschronik, Städtechroniken Bd. 30, § 1810; ebenda, S. 244 f. in den Anmerkungen sind die weiteren Quellenbelege zusammengestellt.

³⁷ HR II, 4, Nr. 666, 667, 669; HUB VIII, Nr. 769.

³⁸ HR II, 4, Nr. 670.

³⁹ Daran änderten auch gelegentliche Kapereien — HUB VIII, Nr. 963, 965, 972 — nichts.

⁴⁰ Zu den Einzelheiten dieser Verhandlungen s. Schulz, Friedrich, a. a. O., S. 101 ff.

frage, so daß es auf dem Hansetag selbst zu heftigen Auseinandersetzungen unter den Städten kam. Danzig und Hamburg wollten vermitteln und wenigstens einen mehrjährigen Stillstand erreichen; Köln war an einem dauerhaften Frieden interessiert. Sein Vertreter, der Syndikus Dr. Frunt, wies darauf hin, daß diese Tagfahrt doch einberufen sei, den Frieden zu vereinbaren und dadurch die Privilegien zu bewahren, und daß es ihm daher nicht richtig erschiene, „dat sullikent denne umme der Lubischen unde etliker anderer stede⁴¹ schaden scholde vorbliven“. Castorp verteidigte den Lübecker Standpunkt mit der Erwiderung, weder Recht noch Billigkeit erforderten, „dat de van Lubeke mit erem groten drepliken schaden unde nadee plechtich weren, des kopmans privilegia to irwervende . . .“⁴² An Lübecks Weigerung scheiterten schließlich die Hamburger Verhandlungen.⁴³ Die Gegensätze innerhalb des Bundes, besonders die zwischen Köln und Lübeck, verschärften sich und konnten auch den Engländern nicht verborgen bleiben.⁴⁴

Das englische Friedensangebot war in einer für England schwierigen Lage ergangen, denn die gleichzeitige Feindschaft mit Burgund und der Hanse drohte diesem den Zugang zum Festland ganz zu sperren. Unter Verzicht auf Lübecks Ersatzforderungen oder doch wenigstens unter zeitweiliger Zurückstellung hätte die Hanse einen für sie günstigen Frieden und dauerhafte Privilegienbestätigung aushandeln können.

Keinesfalls war „auch in diesem Fall Lübecks Einzelinteresse hansisches Gesamtinteresse“, wie G. Neumann in kritikloser Verherrlichung Castorps und der von ihm geführten Politik behauptete.⁴⁵ Die Berücksichtigung eines „hansischen Gesamtinteresses“ hätte vielmehr von Lübeck erfordert, durch Zurückstellen seiner Eigeninteressen die Gunst der Stunde zu nutzen für die Erhaltung der für alle Hansestädte wichtigen Privilegien.

Ein ähnliches Verkennen der Lage lag der Ansicht von Friedrich Schulz zugrunde, der behauptete, „der kleinliche Geist der westlichen Hansestädte“, die aus Eigennutz nicht gewillt waren, „um der Gesamtheit willen Opfer zu bringen“, hätte die Hanse an einer „energischen Politik“ gehindert.⁴⁶ Den gleichen Vorwurf hätte Schulz auch wegen ihrer Bereitschaft zum Einlenken gegen Danzig oder Hamburg erheben können. Das von Schulz empfohlene Mittel der hansischen Blockade blieb immer ein

⁴¹ Nach HR II, 5, Nr. 731 teilten Bremen, Rostock und Wismar Lübecks Standpunkt in der englischen Frage.

⁴² HR II, 5, Nr. 712 § 27.

⁴³ Ebenda, Nr. 712–716.

⁴⁴ HUB XI, Nr. 211.

⁴⁵ Neumann, Gerhard, a. a. O., S. 54 f.

⁴⁶ Schulz, Friedrich, a. a. O., S. 105 f.

letztes Mittel, das durchaus nicht in jedem Falle wirksam wurde, wie u. a. die Blockade von 1405 gezeigt hatte.⁴⁷ Die Opfer, die ein Abbruch des Englandhandels von den Hansestädten gefordert hätte, wären zudem erheblich größer gewesen als diejenigen, die von der Lübecker Kaufmannschaft bei einem Verzicht auf ihre Wiedergutmachungsforderungen hätten gebracht werden müssen.

Mit gutem Recht stellten sich die Hansestädte, ohne es so auszusprechen, auf den erst vor Jahresfrist von Lübeck selbst gegenüber Danzig und den ihm verbündeten preußischen Städten im 13jährigen Krieg gegen den Orden eingenommenen Standpunkt, daß „en ere krige van herten leyt“ wären und sie als „stede van kopenschopp“ ihren Kaufmann nicht „neringlosz“ lassen dürften.⁴⁸ Die Haltung der wendischen und livländischen Städte gegenüber den Schwierigkeiten der preußischen Städte in ihrem Krieg mit dem Orden ebenso wie das Verhalten der östlichen und westlichen Hansestädte im Konflikt Lübecks mit England bestätigten die bereits geäußerte Auffassung, daß der Gedanke eines Handelns im Gesamtinteresse des Städtebundes den Hansestädten in dieser Zeit bereits unendlich fern lag. Auch die öfter wiederholten Appelle zum Eintreten für das Gemeinwohl des Kaufmanns dürfen uns nicht darüber hinwegtäuschen, daß jede Hansestadt, auch Lübeck und die wendischen Städte, ein „Gemeinwohl“ nur insoweit zu berücksichtigen bereit waren, wie es sich mit ihrem augenblicklichen Eigeninteresse deckte.

Als nach nur eineinhalb Jahren sich im Verhältnis Burgund—England ein Wechsel abzuzeichnen begann, mußte Lübeck dennoch einlenken.⁴⁹ Im August 1467 gelang es dem Sekretär des Londoner Kontors, der von Hamburg auf eine diplomatische Reise zu den wendischen und preußischen Städten geschickt worden war, die bisher zu Lübeck haltenden Städte Rostock, Wismar und Stralsund von diesem abzuziehen. Ihre Ratssendeboten verhandelten selbst mit den geschädigten Lübeckern, die sich endlich bis auf fünf bereit erklärten, ihrem Rat Vollmacht für ein Einlenken gegenüber den Engländern zu erteilen. Den restlichen fünf Geschädigten drohte dann der Lübecker Rat selbst, gegen sie wegen Aufruhrs vorzugehen, und machte sie damit mundtot.⁵⁰

Wie nach 1449 hatte auch jetzt nach dem Schaden von 1458 Lübeck seinen Standpunkt nicht durchzusetzen vermocht. Sein schließliches Nachgeben kam aber um zwei Jahre zu spät. Die Engländer waren durchaus nicht mehr so ohne weiteres zum Ausgleich mit der Hanse bereit, nachdem ihnen die burgundischen Lande wieder offen standen. So erlangten die Hansen nur eine letzte, bis zum Sommer 1469 be-

⁴⁷ Fritze, Konrad, Wendepunkt, S. 76.

⁴⁸ HR II, 5, Nr. 443 § 158.

⁴⁹ Schulz, Friedrich, a. a. O., S. 106.

⁵⁰ HUB IX, Nr. 387, 415.

fristete Privilegienverlängerung. Innerhalb dieser Frist hätte eine hansische Delegation zu Verhandlungen in England zu erscheinen, forderte König Eduard.⁵¹

Die Ereignisse des Jahres 1468 lenkten jedoch die Entwicklung in eine andere Richtung. Nach langen Streitigkeiten zwischen Dänemark und England war es zwischen beiden Staaten im Oktober 1465 zu einem Friedensschluß gekommen,⁵² dem allerdings keine lange Dauer beschieden war. Ausschreitungen englischer Kauffahrer auf Island führten im Juni 1468 zu dänischen Vergeltungsmaßnahmen im Sund, wo mehrere englische Schiffe durch Schiffe des dänischen Königs aufgebracht wurden. Hieran waren auch ehemalige Danziger Kaperführer und Söldner aus der Zeit des 13jährigen Krieges beteiligt, die entgegen Danzigs Willen und Befehl in die Dienste König Christians getreten waren.⁵³ Beim Eintreffen der Nachrichten über die Vorgänge im Sund brach in England der seit langem aufgestaute Haß gegen die Hansen offen aus. Diese wurden für den durch die Dänen erlittenen Schaden verantwortlich gemacht und mit Verleumdungen jeder Art überschüttet. Was half es in dieser Lage, daß der dänische König sich zur Beschlagnahme der englischen Schiffe bekannte, daß Danzig, welches bereits 1467 die zum König von Dänemark gezogenen Kaperkapitäne zur Aufgabe ihres Bürgerrechtes gezwungen hatte, im September 1468 einen von ihnen bei seiner Rückkehr nach Danzig festsetzte und die Engländer aufforderte, gegen ihn als Kläger aufzutreten, daß unter den durch die Dänen im Sund Geschädigten sich auch bekannte hansische Großhändler befanden⁵⁴ — die Entscheidung über das Schicksal der englisch-hansischen Beziehungen fiel im königlichen Rat zuungunsten der Hansen aus, denn bei der Kaperung im Sund hatten einflußreiche Mitglieder des Rates selbst Schaden erlitten.⁵⁵ Auf Befehl König Eduards IV. wurden die hansischen Kaufleute und ihre Güter arrestiert, gegen die Kaufleute ein Prozeß eingeleitet und ihnen eine Bürgerschaftszahlung von 20 000 Pfd. Sterling auferlegt. Als am 21. November 1468 das Urteil des königlichen Rates, das die Hansen zum Schadenersatz verurteilte, erging, wurde der Stalhof gestürmt und geplündert. Die hansischen Kaufleute blieben mit Ausnahme der Kölner bis zum Frühjahr 1469 in Haft, ihre Güter waren verloren.⁵⁶

⁵¹ HR II, 6, Nr. 86, 87; HUB IX, Nr. 433, 434.

⁵² HR II, 5, S. 482 Anm. 2.

⁵³ SS. rer. Pruss. IV, S. 730 f.; Lübecker Ratschronik, Städtechroniken Bd. 31, § 1929.

⁵⁴ HR II, 6, Nr. 95, 108, S. 84 Anm. 2, Nr. 111; HUB IX, Nr. 467, 468, 471, 478, 479, 481, 482, 495, 504, 534 § 11; SS. rer. Pruss. IV, S. 730 Anm. 2.

⁵⁵ Schulz, Friedrich, a. a. O., S. 109 f.; Postan, M. M., a. a. O., S. 133.

⁵⁶ Ausführlicher über das Schicksal der hansischen Kaufleute in England und über den Verlauf des Krieges bei Stein, Walther, Die Hanse und England. Ein hansisch-englischer Seekrieg im 15. Jahrhundert (Pfingstblätter des Hans. Gesch. Ver., Bl. I), Leipzig 1905, S. 27 ff.; Daenell, Ernst, Blütezeit, Bd. II, S. 43 ff.; Schulz, Friedrich, a. a. O., S. 108 ff.

Die Kaufmannschaften der einzelnen Hansestädte wurden durch die Beschlagnahme der Güter und Schiffe in England unterschiedlich hart getroffen. Über das Ausmaß der Schädigungen gibt die nachstehende Aufzeichnung über die Verteilung der Wiedergutmachungszahlungen aus der den Hansen im Utrechter Vertrag eingeräumten Kustumeerhebung durch den Lübecker Hansetag von 1487 Auskunft. Danach standen die Danziger mit über 40% des Schadens an der Spitze. Ihnen folgten die Kaufleute von Dynant (19,5%), während die Lübecker (14,1%) und Hamburger (12,6%) erst an dritter und vierter Stelle standen⁵⁷ (siehe Tabelle 58).

Tabelle 58
Danziger Aufzeichnungen über die Verrechnung der Kustume

Stadt	Schaden				Entschädigung			
	Pfd.	ß	den.	= %	Pfd.	ß	den.	= %
Danzig	2711	19	8	40,5	2228	9	1/2	40,5
Dynant	1307	16	5	19,5	1074	10	10	19,6
Lübeck	940	2	4	14,1	771	10	7 1/2	14,1
Hamburg	839	10	4	12,6	690	4	9 1/2	12,6
Dortmund	233	18	2	3,5	193	4	1	3,5
Nymwegen	160	10	—	2,4	131	17	9 1/2	2,4
Duisburg	139	19	8	2,1	115	—	6	2,1
Deventer	142	18	—	2,1	117	8	4	2,1
Münster	97	—	—	1,4	79	14	1	1,4
Stralsund	95	—	—	1,4	78	1	3	1,4
Campen	21	10	—	0,3	17	14	3 1/2	0,3

Aus der unterschiedlichen Höhe des erlittenen Schadens ergab sich eine ebenso differenzierte Aktivität im Vorgehen der einzelnen Städte gegen England. In gewisser Weise vertauschten Lübeck und Danzig in der Englandpolitik der Hanse nach 1468 die Plätze. Danzig, das sich bis dahin bemüht hatte, auf Lübeck mäßigend einzuwirken, wurde jetzt zum Hauptinitiator energischer Gegenmaßnahmen, besonders in der Führung des Seckrieges. Die Ursache für sein — wie Daenell meinte — „temperamentvolles“ Vorgehen wird nicht nur im „Bewußtsein vermehrter Selbständig-

⁵⁷ Berechnet nach HR III, 2, Nr. 163. — S. auch die Lübecker und Danziger Schadensverzeichnisse in HUB IX, Nr. 541 I—X und die Aufteilung der Schadenssummen auf die einzelnen englischen Hafenstädte, ebenda XI. Die hier aufgeführten Beträge liegen höher als in der oben stehenden Aufrechnung, weil hier auch vor 1468 erfolgte Schädigungen erfaßt wurden und außerdem 1487 die Hansestädte die Schadensforderungen nicht in jedem Falle in voller Höhe anerkannten.

keit“ nach der Abschüttelung der Ordensherrschaft zu suchen sein,⁵⁸ sondern vorrangig in dem Bestreben, die erlittenen Verluste wieder hereinzubekommen und vor allem die verlorengegangene privilegierte Stellung in England wiederzuerlangen. Lübeck behielt zwar die politische Führung des Krieges in der Hand, konnte sich aber zum offenen Kampf erst verhältnismäßig spät entscheiden.

Durch ihren Gewaltakt gegen die Hansen hatten die Engländer sich nun auch mit der in Preußen führenden Stadt der Hanse verfeindet und diese ebenso wie Hamburg an die Seite Lübecks getrieben. Die livländischen Städte dagegen, die seit jeher am Englandhandel unmittelbar weniger interessiert gewesen waren, sahen dem Kampf als mehr oder weniger unbeteiligte Zuschauer zu, während die westlichen Städte der Hanse bis auf Köln sich den Maßnahmen Lübecks anschlossen. Im Endeffekt hatte England die Hanse nahezu geschlossen gegen sich aufgebracht, wenn sich ihre Städte auch mit unterschiedlicher Intensität am Krieg beteiligten. Wenigstens fielen die einzelnen Städte den führenden Städten nicht mehr in den Arm. Die Kampfhandlungen selbst aber blieben den großen Städten Lübeck, Danzig und Hamburg überlassen, denen sich noch Bremen als seit langem mit England im Krieg befindlich anschloß. Unter diesem Aspekt kann der Krieg von 1469—1474 nur bedingt als hansisch-englischer bezeichnet werden; er war eher ein wendisch-preußischer Krieg gegen England. Die bisherige Isoliertheit Lübecks, das sich seit 1450 vergeblich um einen allgemeinen Hansekrieg gegen England bemüht hatte, war damit behoben. Das unmittelbare Resultat der neuen Allianz bildete der Ausbruch des Seekrieges.⁵⁹

Demgegenüber blieb der Erfolg, den England durch die Abspaltung Kölns erreicht hatte, von untergeordneter Bedeutung. Kölns Handel mit England konnte sich unter den Gegenmaßnahmen der kriegführenden Städte nicht in dem Maße entfalten, wie man es sich in Köln und in England erhofft zu haben scheint.

Aktive hansische Gegenmaßnahmen setzten erst zögernd ein. Bis zum Sommer 1469 versuchte Lübeck es noch mit Verhandlungen, ohne allzu große Hoffnungen für deren günstigen Ausgang zu hegen. Danzig dagegen schlug schon im Februar 1469 den Städten Lübeck und Hamburg ein generelles Handelsverbot für englische Tuche vor. Nach der damaligen Struktur der englischen Ausfuhr und der politischen Situation im Nord- und Ostseegebiet wäre die Verwirklichung dieses Vorschlages einer partiellen Kontinentalsperre gleichgekommen. Daß dieses Projekt jedoch unreal war, sollte Danzig selbst sehr bald einsehen. In der Begründung für seinen Vorschlag hob es hervor, daß das Vorgehen Englands „nymandes mer treffet und arget, wen

⁵⁸ Daenell, Ernst, *Blütezeit*, Bd. II, S. 51.

⁵⁹ Postan, M. M., a. a. O., S. 134.

juw und uns ...". Noch sah es in der Handelssperre die wirksamste und billigste Art der Kampfesführung; alles andere würde nur „tho groten kosten kamen ...“.⁶⁰

Die wendischen Städte gingen hierauf nur zögernd ein; sie waren sich wohl der Schwierigkeiten bewußt, die sich diesem Vorhaben entgegenstellen würden. Danzig konnte schon im Juli das Einverständnis seines Landesherren, des Königs von Polen, mitteilen; allerdings hatte dieser den Vorbehalt gemacht, daß die Sperre allgemein sein müßte.⁶¹ Die wendischen Städte beantragten und erhielten erst im August/September bei ihren Verhandlungen mit dem dänischen König in Kopenhagen dessen Zusage.⁶² Danach geriet die ganze Angelegenheit ins Stocken, denn mehrere Monate danach war immer noch nichts beschlossen, so daß Danzig Ende Dezember 1469 energisch seine Forderung nach einem Verbot der englischen Laken erneuerte und außerdem verlangte, die Engländer am Handel mit Flandern, Seeland und den anderen westlichen Gebieten zu behindern.

Seiner Aufforderung zu entschlossenerem Vorgehen verlieh es durch die Weigerung, an dem ausgeschriebenen Hansetag teilzunehmen, Nachdruck. Hierdurch würde die Zeit nur „sunder bedrivinge“ vertan. Die Kosten der Tagfahrt sollte man besser gegen die Engländer anwenden. Deutlich klang die Kritik an Lübecks und der anderen Städte temporisierender Betriebsamkeit durch, wenn Danzig schließlich erklärte, daß „vele dachferde to besendende, dar to radtslagen und tho sluten und dat nicht tho vorfolgen“ ihm „weynich profytlik“ erscheine.⁶³ Wir dürfen aber auch annehmen, daß bei Danzigs Entschluß, der Tagfahrt fernzubleiben, die Befürchtung eine Rolle gespielt hat, Lübeck könnte die Tagfahrt in der englischen Angelegenheit auch dazu benutzen, Beschlüsse über den Brügger Stapel durchzusetzen, in die Danzig einzuwilligen durchaus nicht geneigt war.⁶⁴

Trotz erneuter dringender Einladung durch Lübeck und Hamburg blieb Danzig nach Abstimmung mit Elbing und Thorn also der Tagfahrt fern.⁶⁵ Stattdessen stellte es die wendischen Städte mit der Mitteilung, es werde gegen die Engländer Kaper in See schicken, vor vollendete Tatsachen. Es forderte die Städte auf, sich diesem Schritt, den sie bisher mit Rücksicht auf die ihnen aufgedrängte Vermittlung des Herzogs von Burgund vermieden hatten, anzuschließen, und schlug erneut das Verbot der englischen Laken vor.⁶⁶

⁶⁰ HR II, 6, Nr. 161.

⁶¹ Ebenda, Nr. 202.

⁶² Ebenda, Nr. 249 § 12.

⁶³ Ebenda, Nr. 283.

⁶⁴ Ebenda.

⁶⁵ Ebenda, Nr. 284, 285.

⁶⁶ Ebenda, Nr. 289.

Bereits im Herbst 1469 hatten hansische Kaufleute in Flandern — zunächst noch mit Zustimmung des Herzogs — begonnen, Kaper auszurüsten und auszusenden. Unter diesen befanden sich auch zwei von Danziger Schiffen geführte Schiffe.⁶⁷ Danzig selbst stellte im Frühjahr 1470 die ersten Kaperbriefe aus und nahm gleichzeitig die Überholung des im Danziger Hafen als halbes Wrack liegenden „großen Kra-weels“ in Angriff.⁶⁸ Der Seekrieg erreichte im Sommer 1470 seinen ersten Höhepunkt. Doch wegen der Beschwerden des burgundischen Herzogs über das Treiben hansischer Kaper vor seinen Häfen sicherten die Städte im Herbst 1470 zu, bis zum Beginn der Schiffsfahrtsperiode im Frühjahr 1471 keine neuen Schiffe auszurüsten zu wollen; eine Rückberufung der bereits in See befindlichen lehnten sie allerdings ab.⁶⁹

Ein auch von den preußischen Städten Danzig und Königsberg besuchter Hanse-tag im August/September 1470 in Lübeck hatte inzwischen die englischen Laken in allen Hansestädten ab Martini 1470 verboten, alle Zufuhr nach England gesperrt und den Kaufmann endgültig von dort abberufen. Doch geschah auch dies nicht mit Zustimmung aller vertretenen Städte. Dortmund, Deventer, Zwolle und Wesel nahmen alle Artikel, die die Englandfrage betrafen, nur ad referendum, die preußischen Städte — merkwürdigerweise — den über die Abberufung des Kaufmanns. Köln wurde ab 22. Februar 1471 aus der Hanse ausgeschlossen.⁷⁰

Im Dezember teilte Danzig darauf schon die Zustimmung des polnischen Königs zum Verbot der englischen Laken in seinen Ländern mit. Außerdem meldete es seine Absicht an, im Frühjahr 1471 erneut Schiffe gegen die Engländer auszumachen. Es verband hiermit die Anfrage, ob Deventer, Wesel und Dortmund inzwischen ihren Entschluß über den Handel mit englischen Laken mitgeteilt hätten und ob Lübeck sich seinen Seerüstungen nun anschließen wollte.⁷¹ Lübecks Antwort wegen der Seerüstungen vom 22. Januar 1471 war wiederum hinhaltend,⁷² und eine Zusage der genannten westlichen Städte ist offenbar niemals gegeben worden. Auch die livländischen Städte wurden von Danzig über Riga zur Beteiligung am Seekrieg aufgefordert.⁷³ Auf der Lübecker Tagfahrt der wendischen Städte vom 1. April 1471

⁶⁷ Fr. Schulz (a. a. O., S. 115) spricht ungenau nur von den beiden Danziger Schiffen. Nach der Chronik (SS. rer. Pruss. IV, S. 731) wurden außer ihnen noch andere in See geschickt. — S. übrigens auch die Lübecker Ratschronik, Städtechroniken, Bd. 31, § 1950, in deren Tenor die stille Mißbilligung spürbar wird, mit der man in Lübeck das selbständige Vorgehen der Hansen in Flandern verfolgte.

⁶⁸ SS. rer. Pruss. IV, S. 732.

⁶⁹ HR II, 6, Nr. 362.

⁷⁰ Ebenda, Nr. 356 §§ 61, 72, 73, 106.

⁷¹ Ebenda, Nr. 418.

⁷² Ebenda, Nr. 420.

⁷³ Ebenda, Nr. 435.

erklärten Lübeck und Hamburg sich zwar zum Seekrieg bereit, machten aber die Teilnahme ihrer Nachbarstädte zur Bedingung. Da deren Vertreter keine Vollmachten besaßen, kam wieder kein definitiver Beschluß zustande.⁷⁴

Danzigs Kaper wirkten im Frühjahr 1471 weiter im Westen. Seine Schiffe waren an der Rückführung König Eduards IV. beteiligt,⁷⁵ und Paul Beneke nahm zwei englische Schiffe fort, in deren einen sich der Bürgermeister von London befand.⁷⁶ Zur Verstärkung seiner Streitkräfte im Westen führte Danzig die Ausrüstung des großen Kraweels fort und rüstete außerdem noch ein weiteres, kleineres Schiff aus. Beide Schiffe gingen am 19. August 1471 unter Führung des Ratmannes Bernd Pawest und des Schiffers Michel Ertmann nach Flandern ab, wo sie im Oktober eintrafen.⁷⁷ Die Erwartungen, die man an die Wirksamkeit des Wunderschiffes geknüpft hatte, erfüllten sich aber zunächst nicht. Offensichtlich war Pawest nicht der Mann, ein derartiges Unternehmen mit der nötigen Unbedenklichkeit und Rücksichtslosigkeit zu führen. Seine Berichte an Danzig waren angefüllt mit Klagen über allerlei Widerwärtigkeiten und vermeintliche und tatsächliche Schwierigkeiten.⁷⁸

Im Laufe des Jahres 1471 begann es sich herauszustellen, daß die von Danzig angeregte, von den Städten und den Herrschern von Polen, Dänemark und Burgund verkündete Handelssperre unwirksam bleiben würde. In Flandern, Holland und Seeland wurde sie ebensowenig konsequent wie von den westdeutschen Städten durchgeführt. Selbst über Danziger Kaufleute wußte das Brügger Kontor bei den wendischen Städten Klage zu führen, daß sie von Seeland aus englische Laken in Fässern verpackt nach dem Osten versandten.⁷⁹ Als die wendischen Städte den Sekretär des Kaufmanns Brügge nach Danzig schickten und durch ihn die Verkündung der Beschlüsse der Tagfahrt vom Herbst 1470 über den Brügger Stapel und das Verbot englischer Laken anmahnen ließen,⁸⁰ stieß dieser bei Danzig auf Ablehnung. Es weigerte sich, sowohl die Stapelbeschlüsse im Augenblick durchzuführen als auch das Verbot der englischen Laken aufrechtzuerhalten. Zur Begründung für diese Änderung in seinen Ansichten wies es auf seinen Vorbehalt hin, daß das Lakenverbot von allen Städten befolgt werden mußte. Da englische Laken aber nach wie vor in großer Zahl über Nürnberg und Frankfurt bis nach Breslau kämen und offen-

⁷⁴ Ebenda, Nr. 437 § 19.

⁷⁵ Ebenda, Nr. 434; SS. rer. Pruss. IV, S. 733; HUB X, S. 2 Anm. 1.

⁷⁶ SS. rer. Pruss. IV, S. 733.

⁷⁷ Ebenda; HR II, 6, Nr. 529. — Michel Ertmann war einer der 1467/8 in dänische Dienste getretenen Danziger Schiffer. Über seine Differenzen mit Danzig deswegen s. S. 193.

⁷⁸ Ebenda, Nr. 529—559.

⁷⁹ Ebenda, Nr. 470 § 5.

⁸⁰ Ebenda, Nr. 470 § 5, 472.

sichtlich in den süderseeischen und westfälischen Städten durchgesteckt würden, könnte es seine eigenen Kaufleute nicht dergestalt aus der Nahrung bringen lassen.⁸¹

Wegen der gleichzeitigen Ablehnung der den wendischen Städten sicherlich noch wichtigeren Stapelbeschlüsse fiel deren Antwort entsprechend scharf aus. Sie wiesen Danzig nicht nur auf seine Rolle beim Zustandekommen des Verbotsbeschlusses hin, sondern erhoben sogar den Vorwurf, daß der ungerechte Urteilsspruch des englischen Königs, „dar de juwen orsake weren“, und damit die Schwierigkeiten der Hansen in England „doch van den juwen hergekommen“ wären.⁸² Wie nicht anders zu erwarten, blieb Danzig auf seinem Entschluß beharren, nachdem es sich noch einmal mit Thorn und Elbing abgestimmt hatte.⁸³

Im Sommer 1472 erreichte der Seekrieg seinen zweiten Höhepunkt. Sein besonderes Gepräge erhielt er dadurch, daß Frankreich und England starke Flotten ausrüsteten und der Krieg dadurch zu einem Dreieckskrieg wurde, in dem jeder gegen jeden kämpfte. Lübeck, dem nach dem Fehlschlagen der Handelssperre jetzt kaum noch eine andere Wahl blieb, den Krieg zu entscheiden, trat nach einem entsprechenden Beschluß der wendischen Städte ebenfalls in den Seekrieg ein und rüstete Schiffe aus.⁸⁴ Danzig begrüßte diesen Entschluß, nicht ohne dabei die Bemerkung unterdrücken zu können, daß er „wowol spade“ gekommen wäre. Dafür durfte es sich von Lübeck die Mahnung anhören, sein großes Kraweel, das nach erfolglos verlaufener Kreuzfahrt zu Beginn des Jahres nun leck im Swin lag, wieder in See zu bringen, damit es nicht den Städten „to grotem hone, smaheid und to vorfange“ in fremde Hände fiele.⁸⁵

Lübecks Schiffe stachen Mitte April in See; auch Hamburg rüstete wie schon früher Schiffe aus.⁸⁶ Die Lübecker Schiffe waren aber weniger für den Einsatz als Kaperschiffe, denn als Begleitschiffe für eine Kauffahrerflotte nach dem Swin gedacht. Bereits die Überfahrt dorthin gelang nicht ohne Verluste. Danach wurden die Lübecker Schiffe in die Wielinge bei Vlissingen gelegt, von wo aus sie den Konvoi zurückgeleiten sollten. Hier wurden sie dann auf wenig rühmliche Weise zur Beute einer zahlenmäßig stark überlegenen englischen Flotte, die zuvor die französischen Schiffe aus der See vertrieben hatte. Nachdem die anderen hansischen Schiffe schon

⁸¹ Ebenda, Nr. 482, 483, 589. S. auch die Begründung, die Pawest dem Kaufmann in Brügge gab, ebenda, Nr. 547. Auf die Haltung der preußischen Städte wirkte zweifelsohne auch die Sorge um die Erhaltung des polnischen Marktes ein (s. S. 44 f.).

⁸² Ebenda, Nr. 485.

⁸³ Ebenda, Nr. 589.

⁸⁴ Ebenda, Nr. 514 § 16; HUB X, Nr. 109.

⁸⁵ HR II, 6, Nr. 524.

⁸⁶ HUB X, Nr. 68, S. 67 Anm. 3.

im Frühsommer sich vor einer französischen Flotte hatten in die Häfen zurückziehen müssen, waren sie jetzt gezwungen, den Engländern die See zu überlassen. Wenigstens gelang es aber, unter dem Schutz des Danziger großen Kraweels die hansische Kauffahrerflotte in die Elbe zurückzubringen. Damit hatten die Hansen aber auch zugleich die bisher von ihnen als Stützpunkte für ihre Kaperfahrten benutzten niederländischen Häfen geräumt.⁸⁷

Der Seekrieg des Jahres 1472 war also für die Hanse durchaus nicht erfolgreich verlaufen. Die Ursachen hierfür lagen in dem Fehlen einer einheitlichen Führung des Kaperkrieges, die in der Lage gewesen wäre, notfalls die einzelnen Schiffe zum gemeinsamen Kampf gegen einen massiert auftretenden Feind zusammenzufassen; auch wirkte sich die seestrategisch falsche Orientierung, die Lübeck seinen Schiffen mit der Beschränkung auf Geleitschutzaufgaben gegeben hatte, abträglich aus, da die Schiffe hierdurch zwangsläufig in die Defensive gedrängt wurden. Sie wurden eine Beute der Engländer, als sie in der Flußmündung vor Anker lagen und nur teilweise bemannt waren.

Lübeck nahm nach den Mißerfolgen den Seekrieg im Frühjahr 1473 nicht wieder auf. Nur vier Hamburger Schiffe und das Danziger große Kraweel, seit dem Vorjahr unter der Führung des bekannten Danziger Kaperkapitäns Paul Beneke fahrend und jetzt statt vom Rat von drei Danziger Kaufleuten ausgereedet, liefen Anfang April 1473 zur Fortführung des Kaperkrieges von der Elbe aus.⁸⁸ Dem Danziger Schiff gelang dabei vor dem Swin die Fortnahme einer nach England bestimmten Galeide, die unter burgundischer Flagge fuhr. Als Eigentümer von Schiff und Ladung gaben sich zwei Florentiner aus. Doch wird der Behauptung der Lübecker Ratschronik, daß die Florentiner für große Teile der Ladung nur ihren Namen hergegeben haben, das Gut in Wirklichkeit aber von Engländern in Flandern eingekauft worden war, als wahr unterstellt werden können.⁸⁹ Die Beute fiel für die Verhältnisse der Zeit gewaltig aus. Der Danziger Chronist gibt sie auf 60 000 Pfd. Grote (= rd. 420 000 m. pr.) an, die geschädigten Florentiner klagten auf Schadenersatz für 30 bis 40 000 Dukaten (= rd. 270 000—360 000 m. pr.).⁹⁰

⁸⁷ Zur Seekriegführung des Jahres 1472 s. SS. rer. Pruss. IV, S. 734 f.; Lübecker Ratschronik, Städtechroniken Bd. 31, § 1983, HR II, 6, Nr. 524, 538, 544, 546, 548, 553, 554, 554—560; HUB X, Nr. 109, 111, S. 83 Anm. 1.

⁸⁸ HR II, 6, Nr. 640—642; SS. rer. Pruss. IV, S. 736, wo auch die Namen der Reeder genannt werden: Johan Sidinghusen, Tideman Valandt und Hinrich Nedderhoff, Sohn des Danziger Bürgermeisters Reinhold Nedderhoff oder Niederhof.

⁸⁹ SS. rer. Pruss. IV, S. 736; Lübecker Ratschronik, Städtechroniken Bd. 31, § 1997.

⁹⁰ Simson, Paul, Geschichte der Stadt Danzig, Bd. I, S. 291 f.

Obwohl die Galeide im erklärten Krieg der wendischen und preußischen Städte gegen England durch ein mit einem Kaperbrief der Stadt Danzig ausgestattetes Schiff⁹¹ auf der von den Städten verbotenen Fahrt nach England genommen wurde, machten Hamburg und Lübeck dem Danziger Kaper und dessen Reedern Schwierigkeiten, da sie fürchteten, vom Herzog von Burgund wegen der Verletzung seiner Flagge haftbar gemacht zu werden. Sie verweigerten die Erlaubnis zum Anlaufen Hamburgs, wo die Beute geteilt und verkauft werden sollte, und verboten ihren Bürgern bei strenger Strafe den Erwerb des erbeuteten Gutes als Raubgut. Auch Danzigs Ratssendeboten, die auf der Reise nach Utrecht mit dem Hamburger Rat im Beisein der Lübecker hierüber verhandelten, konnten kein Geleit erwirken. Die wendischen Städte distanzierten sich gegenüber dem Herzog von Burgund von Danzig und lehnten es ab, das dem Kriegsgebrauch der Zeit entsprechende Vorgehen ihres Bundesgenossen in dem gemeinsam geführten Kriege zu decken. Sie machten vielmehr geltend, die Fortnahme des Schiffes wäre nicht „van bevele unde gehete der gemenen hansestede“ erfolgt; das Kaperschiff wäre von geschädigten Danziger Bürgern gegen die Engländer ausgerüstet, „unde dejenne, de so uthgeredet hadden, wes se profites edder schaden nemen edder leden, dat queme en allene to, dar en hadden de anderen stede neyn dōnt mede“. Der Herzog und die Geschädigten sollten sich also an diejenigen wenden, die Schiff und Gut genommen hatten.

Danzig stellte sich dagegen auf den Standpunkt, daß Schiff und Gut in hansischem Kriege genommene rechtmäßige Preise wären; auf eventuelle Schadenersatzforderungen hätten die Städte insgesamt zu antworten. Im übrigen bekümmerte es sich nicht sonderlich um das Vorgehen der geschädigten Florentiner und der herzoglichen Regierung, sondern baute mit Recht darauf, daß die niederländischen Städte deshalb keine Unterbrechung ihres Handelsverkehrs mit Preußen dulden würden.⁹²

Der Seekrieg mit England fand am 25. Juni 1473 sein Ende, da mit diesem Tage zwischen den englischen Unterhändlern und dem Kaufmann in Brügge der vereinbarte Waffenstillstand in Kraft trat.⁹³ Bereits seit dem Frühjahr 1472 waren auf Initiative der englischen Seite zwischen dem Kaufmann in Brügge und Delegierten der englischen Regierung Kontakte aufgenommen worden, über die die Engländer ihren Wunsch nach Aufnahme von Friedensverhandlungen an Lübeck weiterleitete-

⁹¹ Nach HR II, 6, Nr. 642 wurde das Schiff mit Willen und Zustimmung des Danziger Rates in See geschickt.

⁹² HR II, 7, Nr. 28, 29, 35 § 33, 52, 69–71, S. 152 Anm. 2, 134–137, 138 §§ 107–112 und 130–140, 171, 270, 271, S. 448 Anm. 2 und weiterhin. — Zur weiteren Entwicklung des Streitfalls zwischen Danzig und den geschädigten Florentinern s. Simson, Paul, Geschichte der Stadt Danzig, Bd. 1, S. 293 ff., 355 ff.

⁹³ HR II, 6, Nr. 651; II, 7, Nr. 6, 19, 21.

ten.⁹⁴ Lübeck setzte Danzig sofort von dem englischen Angebot in Kenntnis und bat um seine Stellungnahme.⁹⁵ Noch vor deren Eingang beschlossen aber die wendischen Städte kraft der ihnen von den Städten insgesamt erteilten Vollmacht Anfang Juli 1472, in die Verhandlungen einzutreten, setzten jedoch mit Rücksicht auf die anderen Städte die Frist ziemlich weit vor auf den 1. Mai 1473.⁹⁶ Die Verhandlungen begannen dann schließlich Anfang Juli 1473 in Utrecht. Danzig erteilte auf Lübecks Einladung umgehend seine Zusage zur Teilnahme an den Verhandlungen und bemühte sich auch mit Erfolg um die Vollmachten von Krakau, Thorn und Elbing.⁹⁷ Bei den Utrechter Verhandlungen war es während der ersten Phase bis zum September 1473 durch die Ratsmitglieder Bernd Pawest und Roloff Feltstede sowie seinen Stadt-syndikus, Mgr. Johannes Lindau, vertreten;⁹⁸ bei den abschließenden Verhandlungen im Februar 1474 vertrat Pawest allein die Stadt.⁹⁹

Danzig hatte seinen Delegierten eine Reihe von Instruktionen erteilt, deren wichtigste darin bestand, „dat men den Engelschen keyne fryheidt und privilegia tosegge“. Würden sich die Engländer in der Privilegienfrage an den König von Polen wenden, sollte man ihnen höchstens solche Freiheiten zusagen, die sie von altersber gleich allen anderen Fremden in Danzig genossen hatten. Die in dieser allgemeinen Formulierung enthaltene Gleichstellung mit den anderen fremden Kaufleuten beließ der Stadt faktisch volle Freiheit bei der Handhabung des Gästerechtes, wie sie der Stadt vom polnischen König in dem großen Privileg von 1457 verliehen war, und unterwarf die Engländer in vollem Umfange den für den Handel der Gäste geltenden Restriktionsmaßnahmen. Unter dieser Bedingung war Danzig, wie aus den Instruktionen deutlich hervorgeht, durchaus bereit, dauernden oder zeitweisen Frieden mit den Engländern zu schließen, selbst unter Aufschub der Schadensfrage (!).¹⁰⁰

Im September 1473 schlossen die Unterhändler eine Übereinkunft, in der beide Seiten den Wortlaut der abzuschließenden Vereinbarungen fixierten, um den Entwurf bei ihren Auftraggebern zur Bestätigung vorzulegen. Sofort nach Rückkehr seiner Delegierten meldete Danzig bei Lübeck wegen einiger Punkte Änderungswünsche an: Die Formulierungen, in denen von den Verkehrsrechten der Engländer in Preußen und ihren Freiheiten dort die Rede war, schienen ihm zu weit gefaßt. Außerdem

⁹⁴ HR II, 6, Nr. 547, 548, 550, 592–594.

⁹⁵ Ebenda, Nr. 595.

⁹⁶ Ebenda, Nr. 596 §§ 4–8, Nr. 603, 608.

⁹⁷ Ebenda, Nr. 661; II, 7, Nr. 1, 2, 4, 5, 8.

⁹⁸ Ebenda, Nr. 17 (4), 34 § 6.

⁹⁹ Ebenda, Nr. 138, Einleitung.

¹⁰⁰ Ebenda, Nr. 23.

verwahrte es sich gegen die im Entwurf vorgesehene Bestätigung des Vertrages durch den König von Polen.¹⁰¹

Die ganze Angelegenheit erschien dem Danziger Rat so wichtig, daß er sich hierüber mit Schöffen und Vertretern der Bürgerschaft beriet, bevor er bei Lübeck wegen einer Änderung vorstellig wurde.¹⁰² Gleichzeitig erging an Pawest, der sich in Lübeck bis zur Rückreise nach Utrecht aufhielt, die strikte Anweisung, auf keinen Fall in die Annahme dieser Artikel zu willigen, selbst wenn dadurch der Abschluß des Friedens in Frage gestellt würde. Lieber wollte Danzig sich mit einem mehrjährigen Stillstand begnügen.¹⁰³

Pawest erhielt bei seiner Intervention in Lübeck nur unverbindliche Zusagen;¹⁰⁴ dennoch ging er mit den anderen Delegierten der Städte wieder nach Utrecht zurück, wo er durch sie regelrecht überspielt wurde, so daß die von Danzig nicht beliebten Artikel mit nur geringfügigen Änderungen dennoch in dem endgültigen Vertragstext Aufnahme fanden.¹⁰⁵ Danzig sollte sich dafür mit der mündlich gegebenen Zusage der englischen Delegierten begnügen, daß die Engländer in Danzig nicht mehr Freiheiten beanspruchen würden, als sie vor Ausbruch des Krieges dort genossen hatten.¹⁰⁶ Scheinbar als Gegenleistung für das Entgegenkommen des Danziger Delegierten setzten sich die Delegierten der wendischen Städte mit Erfolg dafür ein, daß die Engländer ihre Forderungen nach Mitbesiegelung des Vertrages durch den polnischen König aufgaben und sich mit der alleinigen Besiegelung durch Lübeck begnügten.¹⁰⁷ Pawest scheint nicht bemerkt zu haben, daß er damit sehr geschickt ausmanövriert worden war, denn eine Mitbesiegelung durch den König von Polen hätte die vorherige Zustimmung Danzigs als Voraussetzung gehabt. Mit der alleinigen Besiegelung durch Lübeck jedoch gelang es den wendischen Städten, den Abschluß des Vertrages zustande zu bringen, ohne die Differenzen innerhalb des Städtebundes nach außen hin in Erscheinung treten zu lassen. Castorp als Führer der Ratssendeboten der wendischen Städte kannte die Haltung Danzigs in der Frage der den Engländern zuzubilligenden Rechte zu genau, um nicht vorausszusehen, daß Danzig seinen Delegierten, der zweifelsfrei seine Instruktionen übertreten hatte, nachträglich desavouieren und die Besiegelung des Vertrages verweigern würde. Es dauerte denn

¹⁰¹ Ebenda, Nr. 44. — Danzig beanstandete die §§ 4, 5 und 35.

¹⁰² Jacob Lubbes Familienchronik, SS. rer. Pruss. IV, S. 706 f., der diese Beratung irrlicherweise auf 1472 datiert. — HR II, 7, Nr. 131—133.

¹⁰³ Ebenda, Nr. 63, 163.

¹⁰⁴ Ebenda, Nr. 65, 66.

¹⁰⁵ Ebenda, Nr. 138 §§ 17, 66, 67, 84, Nr. 142 § 4, Nr. 161.

¹⁰⁶ Ebenda, Nr. 138 § 84.

¹⁰⁷ Ebenda, §§ 65, 66, 68, 73, 86, 91.

auch wirklich noch zwei Jahre, ehe Danzig unter Wahrung seines Standpunktes und nach umfangreichen Verhandlungen mit Lübeck diesem endlich seine Zustimmung zu dem in Utrecht mit den Engländern abgeschlossenen Vertrage zustellte.¹⁰⁸

Nach einer abschließenden Verhandlungsphase war der Vertrag im Februar 1474 in Utrecht abgeschlossen worden. Das Urteil von 1468 gegen die Hansen wurde aufgehoben, für den erlittenen Schaden erhielten die Hansestädte eine Entschädigung von 10 000 Pfd. Sterling zuerkannt; außerdem wurde ihnen das Eigentum am Londoner Stalhof und je einem Handelshaus in Boston und Lynn zugesprochen. Die Privilegien der Hanse wurden in England in vollem Umfange wiederhergestellt; über die Berechtigung zu ihrem Gebrauch hatte die Hanse allein zu entscheiden (Köln!). Außer durch den englischen König wurde der Vertrag noch durch das Parlament und eine Reihe von englischen Städten bestätigt.

Als Gegenleistung gestand die Hanse den Engländern für ihren Verkehr in den hansischen Gebieten lediglich den status quo ante zu,¹⁰⁹ was Danzig als die von ihnen am stärksten frequentierte Stadt dahin auslegte, daß die englischen Kaufleute und Schiffer hier die gleichen Rechte wie die nichtpreußischen Hansens genießen, den Zöllen und Abgaben aber wie alle anderen auswärtigen Kaufleute unterworfen sein sollten.¹¹⁰

Die Einschätzungen, die der Utrechter Frieden in der bürgerlichen deutschen Hansehistoriographie bis in die Gegenwart erfahren hat, gehen im Prinzip alle von der durch Dietrich Schäfer und Ernst Daenell zu Beginn des 20. Jahrhunderts geprägten Auffassung des 15. Jahrhunderts als der „Blütezeit der deutschen Hanse“ aus. Nach Dietrich Schäfer ist dieses Jahrhundert „alles in allem genommen doch das glücklichste gewesen, das die Hanse durchlebt hat. Von Niedergang kann nicht die Rede sein. Man behauptete den Platz, den man errungen hatte, die erste Stelle unter den seefahrenden, handeltreibenden Nationen Nordeuropas.“¹¹¹ Konrad Fritze hat neuerdings nachgewiesen, daß diese These nach dem ersten Weltkrieg durch die Untersuchungen Fritz Rörigs zwar in einigen wesentlichen Punkten eingeschränkt und modifiziert, im Grunde genommen aber weder von Rörig selbst noch von anderen bürgerlichen Historikern aufgegeben wurde.¹¹² Es wird dies nicht zuletzt deutlich in den Einschätzungen, die der Utrechter Frieden bis zur Gegenwart gefunden hat.

¹⁰⁸ Ebenda, Nr. 151. — Zu den inzwischen geführten Verhandlungen s. Nr. 184, 188, 189, 224, 240, 250 § 2, 252, 264, 367.

¹⁰⁹ Der Wortlaut des Vertrages in HR II, 7, Nr. 142, 143.

¹¹⁰ Ebenda, Nr. 151.

¹¹¹ Dietrich Schäfer, Die deutsche Hanse, Bielefeld/Leipzig 1903, S. 86. — Daenell, Ernst, Die Blütezeit der deutschen Hanse, Bd. II, Berlin 1906, S. 285.

¹¹² Fritze, Konrad, Wendepunkt, S. 12 ff.

Für Daenell war er „ein bedeutender Triumph“ der Hanse;¹¹³ der Schäfer-Schüler Friedrich Schulz erkannte ihm die Prädikate „vollständiger Sieg“ und „glänzender Erfolg“ zu,¹¹⁴ und für Walther Vogel bildete er gar einen „Triumph . . ., den aktive hansische Machtpolitik“ errungen hatte.¹¹⁵ Ausgewogener äußerte sich Walther Stein, der zwar auch glaubte, auf das Wort „Triumph“ nicht verzichten zu können, dabei aber doch ausführlicher auf die außenpolitische Konstellation einging, die der Hanse erst die Durchsetzung ihrer Forderungen ermöglicht hatte.¹¹⁶

Auch die bürgerliche Hansehistoriographie nach dem ersten Weltkrieg übernahm diese Wertungen und verschob lediglich aus leicht zu erkennenden Gründen den Akzent von der „Machtpolitik“ auf Politik und Diplomatie. Der Rörig-Schüler Gerhard Neumann feierte den Utrechter Frieden als den „Triumph der hansischen Politik und Diplomatie“¹¹⁷ und für Rörig selbst war er noch — oder wieder? — im Jahre 1940 ein geradezu „triumphaler Erfolg der hansischen Politik“¹¹⁸. Wesentlich zurückhaltender, doch im Prinzip mit Rörig noch übereinstimmend formulierte Ahasver von Brandt 1954 sein Urteil, indem er den Utrechter Vertrag als „großen außenpolitischen Erfolg“ der Hanse wertete, gleichzeitig aber einschränkend bemerkte, daß es sich um ihren letzten gehandelt habe.¹¹⁹

Die professionelle bürgerliche Geschichtsschreibung lieferte die Argumente für die Autoren „populärwissenschaftlicher“ Darstellungen, die, wie Ernst Hering in der Zeit des Faschismus, behaupteten, der Utrechter Frieden „bedeutete seit dem Stralsunder Frieden vielleicht den größten Erfolg aktiver hansischer Machtpolitik, einen glänzenden Sieg der hansischen . . . Diplomatie“, der die „Vorzugsstellung der deutschen Hanse für mehr als drei Menschenalter, über ein Jahrhundert lang“ gesichert habe.¹²⁰

Auch in der jüngsten Darstellung der Hansegeschichte aus der Feder des französischen Historikers Philippe Dollinger steht über den Utrechter Frieden zu lesen, er sei „ein glänzender und fast unverhoffter Erfolg für die Hanse“, ein „Sieg . . . von großer Tragweite“ gewesen; durch ihn hätte die Hanse „ihr internationales Ansehen“

¹¹³ Daenell, Ernst, *Blütezeit*, Bd. II, S. 131.

¹¹⁴ Schulz, Friedrich, a. a. O., S. 125.

¹¹⁵ Vogel, Walther, *Geschichte der deutschen Seeschifffahrt*, Bd. 1, Berlin 1915, S. 350.

¹¹⁶ Stein, Walther, *Die Hanse und England*, S. 46 ff.

¹¹⁷ Neumann, Gerhard, a. a. O., S. 63.

¹¹⁸ Rörig, Fritz, *Vom Werden und Wesen der Hanse*, 2. Aufl., Leipzig 1940, S. 125.

¹¹⁹ Brandt, Ahasver v., *Geist und Politik in der Lübeckischen Geschichte*. Acht Kapitel von der Grundlage historischer Größe, Lübeck 1954, S. 136.

¹²⁰ Hering, Ernst, *Die deutsche Hanse*, Leipzig 1940, S. 243. — S. auch Pagels, Karl, *Die Hanse*, 3. Aufl., Braunschweig 1963, S. 311 f.

wieder hergestellt und „für fast ein Jahrhundert ihre wirtschaftliche Stellung in England“ gesichert, „während sie zugleich die englische Ausdehnung in die Ostsee gänzlich hemmte“.¹²¹ Ohne Dollinger damit in eine Reihe mit so offenkundigen Apologeten des deutschen Imperialismus wie Dietrich Schäfer und Walther Vogel stellen zu wollen, muß festgestellt werden, daß Dollinger damit unkritisch Urteile bürgerlicher deutscher Historiker übernommen hat, deren Einschätzungen des Utrechter Vertrages gemeinsam ist, daß bei ihnen der in der Zeit ihres Entstehens herangewachsene und z. T. bereits offen zum Ausbruch gekommene Widerspruch zwischen dem deutschen und englischen Imperialismus Pate gestanden hat. Bisweilen ist die Übereinstimmung zwischen der bürgerlichen deutschen Hansehistoriographie und der Zielsetzung des deutschen Imperialismus verdeckt, oft wird sie jedoch ganz evident — so, wenn z. B. Schäfer zwei Jahre vor Ausbruch des ersten Weltkrieges, in der Zeit wildesten Flottenrüstens, erklärte, es sei „wohlgetan, sich zu erinnern, daß es Zeiten gegeben hat, wo England zur See nicht mehr, sondern weniger bedeutete als benachbarte Festlandsvölker“.¹²²

Eine wissenschaftliche, auf marxistisch-leninistischer Grundlage erfolgende Wertung dessen, was die Hanse in der Auseinandersetzung mit England erreichte, hat dagegen von einer Analyse der beim Zustandekommen des Vertrages wirkenden Faktoren auszugehen und seine Ergebnisse auf ihre Wirkung für die Zukunft der beteiligten Kräfte hin zu überprüfen. Dabei sind der historische Standort der beiden vertragschließenden Parteien ebenso zu bestimmen wie die Entwicklungsrichtung, die beiden Partnern bei der Realisierung der Vertragsbestimmungen vorgezeichnet wurden. Das grundlegende Kriterium bildet die Antwort auf die Frage, ob und bis zu welchem Grade der Vertrag eine echte, d. h. progressive Lösung der bestehenden Widersprüche ermöglichte.

Die Hanse setzte während des Krieges ökonomische, militärische und politische Mittel ein, um dem Gegner ihren Willen aufzuzwingen. Sie wandte mit teilweiseem Erfolg das Mittel der Handelssperre an und ergänzte sie durch den Seekrieg, der die Störung und Beeinträchtigung des englischen Außenhandels mit den Niederlanden und Köln sowie die Sicherung der eigenen Handelsverbindungen nach den Niederlanden zum Ziel hatte. Außerdem ließ die Hanse ihre diplomatischen Beziehungen zu Dänemark, Polen, Burgund und z. T. auch zu Frankreich wirksam werden, um England zur Wiederherstellung der früheren Verhältnisse zu zwingen, die 1468 gestört worden waren. Alle drei Faktoren — Handelssperre, Seekrieg und politische

¹²¹ Dollinger, Philippe, *Die Hanse*, Stuttgart 1966, S. 399 f.

¹²² Schäfer, Dietrich, *Englands Weltstellung und Deutschlands Lage*, in: *Aufsätze, Vorträge und Reden*, Bd. II, Jena 1913, S. 342.

Maßnahmen — wirkten vereint, wenn auch mit unterschiedlicher Intensität auf den Gegner und dessen Entscheidungen ein.

Die Handelssperre wurde, wie bereits ausgeführt, nicht in vollem Umfange wirksam, da sowohl die Hansestädte selbst in ihrer Durchführung nicht einig waren als auch den englischen Kaufleuten der Zugang zum burgundischen Herrschaftsbereich auf die Dauer nicht verschlossen werden konnte. Sie konnten hier die englischen Waren, vor allem das Tuch, absetzen und auch die zur Versorgung Englands notwendigen Ostwaren erhalten. Der Austausch vollzog sich lediglich unter erschwerten Bedingungen, da hierfür der niederländische Zwischenhandel in Anspruch genommen werden mußte, wofür diesem ein Teil des Handelsprofites zu überlassen war. Auch wurden das Handels- und Transportrisiko durch den dreiseitig geführten Kaperkrieg erhöht. Keineswegs aber war der Handelsverkehr Englands mit dem Festland völlig unterbrochen; er wurde vielmehr unter diesen besonderen Bedingungen fortgeführt. Die Höhe des Warenumsatzes im englischen Außenhandel sank, worauf der Rückgang der Zolleinnahmen in den englischen Hafenstädten hindeutet. Wegen der Absatzschwierigkeiten sanken die den Tuch- und Wollproduzenten gezahlten Preise, während umgekehrt die Preise der hansischen Einfuhrwaren anstiegen. Englands Produzenten und Konsumenten im weiteren Sinne gerieten hierdurch in einen Interessengegensatz zur Kaufmannschaft der Handelsstädte an der Ostküste, besonders Londons.¹²³ Die Spaltung der englischen Gesellschaft in eine Kriegs- und Friedenspartei erst ermöglichte der noch wenig gefestigten Regierung Eduards IV., ihre durch außenpolitische Rücksichten bestimmte Politik eines Friedensschlusses mit der Hanse auch um den Preis erheblicher Zugeständnisse durchzusetzen.

Der Seekrieg hat durchaus nicht allein oder vorrangig in dem Ringen der beiden Gegner den Ausschlag gegeben. Dies ist um so notwendiger festzustellen, als sich einige bürgerliche deutsche Hansehistoriker in der Vergangenheit nicht genug tun konnten bei der Verherrlichung seiner Erfolge.¹²⁴ An dieser Einschätzung vermögen auch einzelne spektakuläre Erfolge hansischer Kaperkapitäne grundsätzlich nichts zu

¹²³ Zum Vorstehenden s. Postan, M. M., a. a. O., S. 135 f.; s. ebenda, S. 133 die Hinweise auf die Gegenstimmen in England, die sich schon 1468 bei Ausbruch des Konfliktes mit der Hanse bemerkbar gemacht hatten.

¹²⁴ Vgl. z. B. die Äußerung von Friedrich Schulz (a. a. O., S. 122) über das Wirken der hansischen Auslieger, die „den Ruhm der deutschen Seetüchtigkeit herrlich bewährt und den deutschen Namen noch einmal bei allen Völkern des Westens gefürchtet gemacht“ hätten; die Anklänge an die berüchtigte „Hunnenrede“ Wilhelms II. (Schultheß' Europäischer Geschichtskalender, Jg. 1900, S. 107 f.) sind unüberhörbar. — S. aber auch die Darstellung bei Friedland, Klaus, Die Hanse, Kitzingen/Frankfurt a. M. o. J.), S. 24 ff., die allein von den Proportionen her zu einer Überbewertung des Seekrieges führen muß.

ändern. Der Seekrieg blieb auf einen Kaperkrieg beschränkt, der dazu noch im Vergleich zu früheren hansischen Seekriegsunternehmungen mit nur relativ wenig Schiffseinheiten und ohne einheitliche Leitung geführt wurde. Auch nahmen die Städte Bremen, Hamburg, Lübeck und Danzig in den einzelnen Jahren mit unterschiedlichem Einsatz an ihm teil. Während Danzig sich z. B. von Anfang bis Ende an ihm beteiligte, sandte Lübeck nur 1472 seine Schiffe in See, so daß Danzig, Hamburg und Bremen im letzten Kriegsjahr den Kaperkrieg allein fortsetzen mußten. Es verdient auch Beachtung, daß die ersten englischen Friedensangebote im Jahre 1472, d. h. zu einem Zeitpunkt erfolgten, zu dem die hansischen Kaper schwere Verluste erlitten hatten und die See fast gänzlich ihren Gegnern überlassen mußten. Es sei auch daran erinnert, daß die Hanse ihn selbst so einschätzte, denn anders ist das Verleugnen gerade des größten Einzelerfolges des Kaperkrieges, die Fortnahme der Florentiner Galeide durch den Danziger Kaperkapitän Paul Beneke, durch die anderen Hansestädte kaum zu erklären. Eine nüchterne, von nationalistischen Vorurteilen freie Einschätzung dieser Seite des Krieges muß zu der Auffassung führen, daß der Seekrieg für die Hanse nur „in bloßer Bedrohung des Gegners und in einem Subsidium des Unterhandelns“¹²⁵ seine Bedeutung besaß.

Als wirksamstes Mittel erwies sich die erfahrene hansische Diplomatie, die geschickt die für sie günstigen und für England mißlichen Umstände der politischen Lage zu nutzen wußte, indem sie die Gegensätze zwischen Frankreich und der englisch-burgundischen Koalition und zwischen England und Dänemark ebenso wie die Abhängigkeit der englischen Regierungspolitik vom englischen Bündnispartner einkalkulierte. Der burgundische Herzog war der Hanse bei der Lösung des Konfliktes mit England ein wertvoller Helfer. Um seine Pläne zur Errichtung eines großen feudalen Staatswesens zwischen Frankreich und Deutschland durchsetzen zu können, bedurfte er des englischen Verbündeten, der ihm gegen Frankreich den Rücken frei halten sollte. Diese Aufgabe konnte England nur erfüllen, wenn es durch den Friedensschluß mit der Hanse hierfür verfügbar wurde.

Die Absichten Herzog Karls von Burgund zielten auf den Raub westlicher Reichsgebiete ab. Nachdem er sich schon im Sommer 1473 zum Herren des Herzogtums Geldern aufgeschwungen hatte, erkor er als nächstes Opfer seiner feudalen Expansionspolitik das Erzstift Köln. Das Vorgehen gegen den Kölner Handel in den burgundischen Gebieten im Sommer 1474 bildete nur eine Begleiterscheinung seines weiteren Angriffes auf das Reichsgebiet, den er mit der Belagerung von Neuß und der Besetzung von Linz unter- und oberhalb Kölns eröffnete. Daß er schon vorher bei den Utrechter Verhandlungen die Köln solange gegen die Hanse gewährte Unter-

¹²⁵ Clausewitz, Carl v., Vom Kriege, Berlin 1957, S. 727.

stützung entzog, gab den Ausschlag dafür, daß auch sein englischer Verbündeter die Kölner schließlich preisgab.¹²⁶ Die vielgerühmte Wiederherstellung hansischer Einheit durch Lübeck gewinnt angesichts des diplomatischen Zusammenspiels der Hanse mit Karl von Burgund gegen Köln, die von Herzog Karl schwer bedrohte Handelsmetropole an der Westgrenze des Reiches, einen Akzent, den die bürgerliche Hansegeschichtsschreibung geflissentlich übersehen hat.

Die Hanse „gewann“ den Krieg gegen England also keineswegs aus eigener Kraft. Eine Reihe günstiger Umstände und deren unbedenkliche Ausnutzung verschufen ihr ein zeitweiliges Übergewicht über ihren englischen Gegner. Die parallel zu den Verhandlungen mit den Engländern von den Vertretern der wendischen Städte in Utrecht mit den Holländern geführten Unterhandlungen bezeugen dagegen deutlich, daß die Hanse allein nicht mehr in der Lage war, einer wirtschaftlich starken Städtegruppe gegenüber, die die Unterstützung einer mächtigen Landesherrschaft genoß, zum Ziele zu kommen.

Ohne daß beide Seiten, vor allem die Engländer, die ihnen zur Verfügung stehenden Machtmittel voll eingesetzt hatten, war mit dem Utrechter Vertrag der seit 1447 bestehende Schwebezustand durch einen Frieden ersetzt worden, der auf der Grundlage des Status quo ante zustande kam, wie er durch den Vertrag von 1437 in den Grundzügen vorgezeichnet war.

Bei der damaligen Schwäche des englischen Königtums hatte die Hanse allen Grund, auf einer Mitbesiegelung des Utrechter Vertrages durch die größten englischen Städte zu bestehen. Diese aber betrachteten die Niederlage von 1474 durchaus nicht als endgültig und gaben in der Folgezeit ihre Angriffe gegen die privilegierte Stellung der Hansen nicht auf. Zwar erfolgte noch 1483 und 1486 bei den Thronwechseln in England eine erneute Privilegienbestätigung durch die Krone, doch geschah dies nicht ohne heftigen Widerstand seitens des englischen Handelsbürgertums.¹²⁷ Besonders London und Hull versuchten weiterhin, den Handel der Hansen zu beschränken, und ebensowenig hörten die Angriffe auf hansische Schiffe in den englischen Gewässern auf.¹²⁸ Zu Anfang der neunziger Jahre des 15. Jahrhunderts waren die Stellung des hansischen Kaufmanns in England so unsicher geworden und der Haß gegen die bevorzugten Fremden so stark wieder angestiegen, daß nach einer Danziger Chronik der Kaufmann in England nicht sicher auf der Straße gehen

¹²⁶ HUB X, Nr. 326, 330, S. 204 Anm. 2; Lübecker Ratschronik, Städtechroniken Bd. 31, §§ 1996, 2009, 2011; Stein Walther, Die Hanse und England, S. 49 f.; Daenell, Ernst, Blütezeit, Bd. II, S. 124 ff., 494 ff.

¹²⁷ HR III, 2, Nr. 30, 31.

¹²⁸ Ebenda, Nr. 26; SS. rer. Pruss. IV, S. 770.

konnte.¹²⁹ Die Hanse stand bereits damals wieder kurz vor einem neuen Krieg mit England.

In der bürgerlichen Literatur wurde und wird gelegentlich der Utrechter Vertrag in einem Atemzuge mit dem Stralsunder Frieden von 1370 genannt.¹³⁰ Dabei wird jedoch ein wesentlicher Unterschied übersehen, der aus der völlig veränderten Stellung der Hanse im wirtschaftlichen und politischen Leben des Nord- und Ostseegebietes resultierte: Während sich im Frieden von Stralsund das hansische Bürgertum gegen Dänemark als die den Norden Europas beherrschende Feudalmacht behauptete,¹³¹ hatte es die Hanse in ihrer Auseinandersetzung mit England mit einem ganz anders gearteten Gegner zu tun. In dem Konflikt Hanse gegen England standen Bürger gegen Bürger. Die Widersprüche zwischen dem hansischen Handelssystem, das in seinen Grundzügen der Feudalgesellschaft verhaftet blieb, und dem Streben des erstarkenden englischen Handelsbürgertums, das auf die Entwicklung eines Aktivhandels mit einheimischen Produkten eines entstehenden nationalen Marktes gerichtet war, wurden durch den Utrechter Frieden nicht aufgehoben, sondern eher nur verschärft. Ihre Lösung wurde aufgeschoben, um dann unter Verhältnissen, die für die Hanse sehr viel ungünstiger lagen, vollzogen zu werden. Dadurch, daß es der Hanse noch einmal gelang, die historisch überholte privilegierte Stellung ihrer Kaufleute in England durch die Anwendung vorwiegend außerökonomischer, aus dem Arsenal feudaler Diplomatie stammender Mittel und Methoden zu behaupten, gewann sie nur Augenblicksvorteile. Sie verdankte dies vor allem dem Umstand, daß die Wirtschaft des sich formierenden englischen Nationalstaates auf den Produktaustausch mit einem hansischen Teilgebiet angewiesen war. Der Warenaustausch mit Danzig, das nach dem dreizehnjährigen Krieg von 1454–1466 in kurzer Zeit zum Haupthafen Polens wurde, blieb für England zunächst noch unerläßlich. Gerade der Aufschwung des preußischen Englandhandels durch den Sund aber wurde neben dem Direkthandel zwischen Preußen und den nördlichen Niederlanden zu einem der Hauptfaktoren, die zur schließlichen Selbstauflösung des hansischen Städtebundes führen sollten.

Im Ergebnis der hansisch-englischen Rivalität und der Feindschaft zwischen England und Dänemark kam nach 1450 der noch in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts erhebliche Ostseehandel der Engländer zum Erliegen.¹³² Im Gegensatz zu den

¹²⁹ Ebenda, S. 780.

¹³⁰ Hering, Ernst, a. a. O., S. 243; Friedland, Klaus, a. a. O., S. 24.

¹³¹ Fritze, Konrad, Die Bedeutung des Stralsunder Friedens von 1370, in: *Zs. f. Geschichtswissenschaft*, 1971, Heft 2, S. 208 ff.

¹³² Postan, M. M., a. a. O., S. 138, 151 f.; Clapham, Sir J., *A concise economic history of Britain*, 2. Aufl., Cambridge 1951, S. 166; dagegen wurde das Wirtschaftsleben Englands

Holländern hatten die Engländer es nicht vermocht, den hansisch-dänischen Gegensatz für sich zu nutzen. Sie waren vielmehr an der doppelten Gegnerschaft zur Hanse und zu Dänemark gescheitert. Eine wesentliche Rolle hierbei spielte das von Danzig mit äußerster Konsequenz gehandhabte Gästerecht, durch das ihnen der Zugang zum polnischen Markt versperrt blieb.

Die Kombination von Gästerecht und Privilegiennutzung sicherte den im Englandhandel tätigen hansischen, vor allem Danziger Kaufleuten zwar wesentliche Vorteile gegenüber ihren englischen Konkurrenten, hinderte sie jedoch gleichzeitig daran, sich rechtzeitig auf neue, für den Übergang zum kapitalistischen Warenaustausch typische Handelsformen umzustellen. Die für die Wirtschaft der wendischen Hansestädte in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts getroffene Feststellung K. Fritzes, daß eine „immer noch relativ gesicherte Höhe des Handlungsprofites“ sehr wesentlich dazu beitrug, daß „für das hansische Handelskapital kaum noch ein Anreiz bestand, sich in größerem Umfang etwa in der einheimischen städtischen Produktion zu engagieren“,¹³³ trifft — mutatis mutandis — auch auf den Wettbewerb zwischen dem hansischen und dem englischen Handelskapital für die Zeit nach dem Utrechter Frieden zu. Die englischen Kaufleute dagegen entwickelten u. a. aus der Abwehr der hansischen Vorrangstellung heraus die überlegenen Produktionsformen¹³⁴ und Handelsorganisationen, die wie die „Merchant Adventurers“ oder die späteren Gesellschaften vom Typ der „Joint Stock Companies“ anders als die hansischen Kaufleute sich zudem noch des Schutzes einer nationalstaatlichen Regierungspolitik erfreuen konnten, mit deren kommerziellen und politischen Zielen sie weitgehend übereinstimmten.¹³⁵

Die Hanse hatte im Utrechter Frieden Vorteile behaupten können. Es wurde ihr Verhängnis, daß sie gerade hierdurch an ihr System des privilegierten Handels gefesselt blieb und gehindert wurde, den Schritt zum Handel nach dem Prinzip der kapitalistischen freien Konkurrenz zu tun. Unter dem Aspekt der historisch notwendig gewordenen Umgestaltung und Weiterentwicklung des hansischen Handelssystems in seiner Gesamtheit wie in seinen einzelnen Teilen blieb der Erfolg der Hanse über England ein Sieg, der den Keim künftiger Niederlagen in sich trug.

durch die Rosenkriege nicht in dem Maße berührt, wie vielfach angenommen wird, s. Morton, A. L., *Volksgeschichte Englands*, Berlin 1956, S. 165.

¹³³ Fritze, Konrad, *Tendenzen der Stagnation in der Hanse nach 1370*, in: *WZ Greifswald, GesSprWiss. Reihe*, 1963, H. 5/6, S. 522.

¹³⁴ Morton, A. L., a. a. O., S. 171 ff.

¹³⁵ Reibstein, Ernst, *Das Völkerrecht der deutschen Hanse*, in: *Zs. f. ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht*, Bd. 17, Nr. 1, 1956, S. 85.

ZUSAMMENFASSUNG

Die Untersuchung über die Beziehungen zwischen den wendischen Hansestädten als dem Kern der deutschen Hanse und den preußischen Hansestädten konnte nicht allein auf eine Darstellung innerhansischer Verhältnisse beschränkt bleiben. Bei den weitgespannten Räumen, die der hansische Handel erfaßte und untereinander verband, mußte sie zwangsläufig in das „Spannungsverhältnis zwischen internationaler Verflechtung und nationaler Bezogenheit“¹ hineinführen. Entsprechend der Stellung, die die Führungsstädte der beiden Städtegruppen, Lübeck und Danzig, im hansischen Gesamthandelssystem und in dessen Teilbereichen, dem wendischen und preußisch-polnischen, einnahmen, mußten vor allem deren Funktionen innerhalb ihrer Bereiche und innerhalb des Gesamtsystems untersucht werden. Ihre beiderseitigen Beziehungen waren vor allem ökonomischer Natur, trugen aber allein schon wegen der Zugehörigkeit beider Städtegruppen zu verschiedenen Staatsverbänden zugleich politischen Charakter.

Mit dem Seehandelsverkehr zwischen den wendischen und preußischen Hansestädten konnte lediglich eine der Haupthandelslinien erfaßt werden, auf denen sich der Warenaustausch zwischen Ost- und Westeuropa vollzog, während auf den gerade in dieser Zeit für das hansische Handelsmonopol bedrohlichen Anstieg des Überlandhandels durch Mitteldeutschland, der den hansischen Seehandel gewissermaßen unterwanderte, nur gelegentlich hingewiesen werden konnte. Anders dagegen verhielt es sich mit dem zweiten Seehandelsweg des Ost-West-Verkehrs, dem Weg durch Sund oder Belt. Der Handelsverkehr zwischen Lübeck und Danzig stellte einen Ausschnitt aus dem Überlandweg dar, auf dem der Austausch zwischen Ost und West in beiden Richtungen sich vollzog; die Untersuchung dieses Verkehrs schloß die Berücksichtigung des auf dem Umlandwege zu gleicher Zeit sich abspielenden Warenverkehrs ein. Die wechselseitige Bedingtheit beider Seehandelswege wurde durch die Strukturanalyse und die Bilanzierung des Lübecker Preußenhandels deutlich. Die festgestellte aktive Bilanz des Lübecker Danzighandels oder — umgekehrt — die passive Bilanz des Danziger Lübeckhandels bei gleichzeitiger aktiver Bilanz des gesamten Seehandels Danzigs² wiesen darauf hin, daß zwar die Ausfuhr Danzigs nach Westeuropa

¹ Schildhauer, Johannes, Traditionen, a. a. O., S. 497.

² Zientara, Benedykt/Mączak, Antoni u. a., a. a. O., S. 201.

vornehmlich durch den Sund ging, der Warenrückfluß von dort aber in stärkerem Maße noch über Lübeck gelenkt wurde. Die Strukturanalyse des Warenverkehrs bestätigte dies Ergebnis, indem sie den hervorragenden Anteil des Tuches am Lübecker Danzighandel erwies.

Der Warenaustausch vollzog sich dabei nicht einfach in einem Kreislauf Danzig—Sund—Westeuropa—Lübeck—Danzig. Es wurden sowohl Westwaren durch den Sund nach Danzig gebracht als auch Waren des polnisch-litauischen Hinterlandes aus Danzig über Lübeck nach Westeuropa und Binnendeutschland versandt. Der ostwärts durch den Sund gehende Warenverkehr beschränkte sich dabei nicht nur auf Massengüter wie Baiensalz oder Nordseehering, sondern begann in zunehmenden Maße gegen Ende des 15. Jahrhunderts auch Tuche und andere kostbare Westwaren zu erfassen. Das festgestellte Verhältnis zwischen Aus- und Einfuhr im Lübecker Preußenhandel von 2 : 1 bis 3 : 2 verdeutlichte die untergeordnete Bedeutung, die dem Überlandweg im Gegensatz zum Umlandweg zukam. Ebenso auch ließ die Strukturanalyse des Warenverkehrs zwischen beiden Ostseehäfen den prinzipiellen Unterschied im Charakter des von ihnen betriebenen Zwischenhandels erkennen. Lübeck versandte mit Ausnahme des Salzes vornehmlich Waren aus solchen Produktionsgebieten, die außerdeutschen Bereichen angehörten oder doch außerhalb des Bereiches lagen, in dem das Lübecker Handelskapital den bestimmenden oder gar alleinigen Einfluß ausübte.³ Abgesehen von dem geringen Umschlag schwedischen Eisens und dem ebenfalls geringen Zwischenhandel mit livländischen Häfen waren für Danzigs Verkehr mit Lübeck ebenso wie für Danzigs Seehandel insgesamt die Produkte seines polnisch-litauischen Hinterlandes kennzeichnend, für das Danzig den Haupthafen bildete, von dem es durch keine politischen oder nennenswerten Zollschranken abgeschlossen war und in dem das Danziger Handelskapital „nicht mehr bloß den Überschuß der Produktion, sondern . . . nach und nach diese selbst“⁴ zu erfassen begonnen hatte. Unter den gegebenen ökonomischen und sozialen Verhältnissen des feudalen Polens bedeutete das den verstärkten Ausbau der feudalen Gutswirtschaft, bei der der Feudalherr als Eigentümer und Verkäufer des Mehrproduktes mit dem Handelskapitalisten in feste Beziehungen trat.⁵

Auf den Lübecker Zwischenhandel traf dagegen die von Marx gegebene Charakterisierung des Zwischenhandels uneingeschränkt zu, wonach in ihm „der Hauptgewinn gemacht wird nicht durch Ausfuhr der eigenen Landesprodukte, sondern durch Vermittlung des Austausches der Produkte kommerziell und sonst ökonomisch

³ Vgl. Rörig, Fritz, *Mittelalterliche Weltwirtschaft*, in: *Wirtschaftskräfte*, S. 383.

⁴ Marx, Karl, *Das Kapital*, Bd. 3, in: *Marx/Engels, Werke*, Bd. 25, Berlin 1964, S. 343 f.

⁵ Zientara, Benedykt/Mączak, Antoni u. a., a. a. O., S. 143 ff.

unentwickelter Gemeinwesen, und durch Exploitation beider Produktionsländer“.⁶ Im Westen gelang es den Holländern, diese Zurückgebliebenheit zu überwinden und, gestützt auf eine „neue Qualität der ökonomischen und gesellschaftlichen Entwicklung“, in die Ostsee vorzudringen. Diese neue Qualität entstand als Ergebnis des Zusammenwirkens verschiedener Faktoren wie Produktion von Massengütern für den internationalen Markt, größere Rentabilität in der Frachtfahrt und umfassende Freizügigkeit des Handels bei gleichzeitiger Unterstützung durch die landesherrliche Gewalt.⁷ Von der anderen, der östlichen Seite her fand diese Entwicklung ihre Ergänzung durch den Ausbau des Danziger Eigenhandels mit polnischen Landesprodukten und durch die feste Verwurzelung des Danziger Handels in einem leistungsfähigen Exporthinterland. Damit waren die Voraussetzungen für ein Fortbestehen des Lübecker Zwischenhandelsmonopols im Osten wie im Westen fortgefallen, und es begann das von Marx formulierte Gesetz zu wirken, wonach „dies Monopol des Zwischenhandels verfällt . . . im selben Verhältnis wie die ökonomische Entwicklung der Völker fortschreitet, die es beiderseits exploitierte, und deren Unterentwickeltheit seine Existenzbasis war“.⁸

Der Danziger Eigenhandel umging und durchbrach den Lübecker Travestapel gleichzeitig. Durch den direkten Warenverkehr auf dem Sundwege wurde der Danziger Kaufmann im Westen nicht nur zum Verkäufer der dorthin gesandten Ostwaren, sondern auch selbst zum Einkäufer der Westwaren. Die Rückwirkung auf den Lübecker Handel äußerte sich darin, daß Lübeck in zunehmendem Maße den Charakter als Zwischenhandelsmarkt einbüßte und stattdessen mehr und mehr auf die Funktion eines Durchfuhrplatzes beschränkt wurde.

Quantitativ fand der Rückgang des Lübecker Zwischenhandels nach Preußen seinen Niederschlag in dem relativ geringen Umfang des Preußenhandels im Gesamtsystem des Lübecker Ostseehandels am Ende des 15. Jahrhunderts. Die Analyse der Handelstätigkeit Lübecker Preußenhändler bestätigte diese Tendenz durch die Feststellung, daß nahezu alle Lübecker Preußenhändler am Ende des 15. Jahrhunderts außer im Preußenhandel noch sehr stark in anderen Richtungen des Lübecker Ostseehandels engagiert waren und kaum einer von ihnen sein Geschäft allein auf den Preußenhandel aufgebaut hatte.

Die Widersprüche, die durch diese Entwicklung innerhalb der Hanse zwischen Lübeck und Danzig, aber ebenso auch zu anderen hansischen Städtegruppen auftra-

⁶ Marx, Karl, Das Kapital, Bd. 3, in: Marx/Engels, Werke, Bd. 25, Berlin 1964, S. 341.

⁷ Spading, Klaus, a. a. O., S. 249; ders., Zu den Ursachen für das Eindringen der Holländer in das hansische Zwischenhandelsmonopol im 15. Jahrhundert, in: Neue Hansische Studien, Berlin 1970, S. 227 ff.

⁸ Marx, Karl, Das Kapital, Bd. 3, in: Marx/Engels, Werke, Bd. 25, Berlin 1964, S. 341.

ten, trugen den Charakter von Prozeßwidersprüchen, die aus den gegensätzlichen Entwicklungsrichtungen der von beiden Städten repräsentierten hansischen Teilgebiete resultierten. Sie bewirkten, daß die Hanse die von außen an ihr Handelssystem herantretenden Störungen nicht mehr oder nur noch mit großer Mühe bewältigen konnte. Innerhalb des untersuchten Zeitraumes traten solche Störungen von außen in Gestalt des Vordringens des holländischen Handels in die Ostsee, der Forderungen des englischen Bürgertums nach Gegenseitigkeit des privilegierten Handels, der Gefährdung hansischer Handelsprivilegien in Skandinavien, England und den Niederlanden, der machtpolitischen Veränderungen in Preußen sowie der Schließung des Peterhofes in Nowgorod an das überlieferte System hansischen Handels heran. Sie standen in enger Wechselbeziehung zu den innerhansischen Widersprüchen, wie sie in dem zeitweiligen Ausbrechen Kölns oder dem von der Lübecker Politik abweichenden Verhalten der preußischen und teilweise auch der livländischen Städte zutage traten. Die Untersuchung einzelner Reaktionen der hansischen Teilgebiete machte deutlich, daß von einem „gesamthansischen Interesse“ in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts weder in bezug auf die Politik der preußischen noch der wendischen Städtegruppe kaum mehr die Rede sein konnte.⁹ Vielmehr reagierten die einzelnen Städtegruppen durchaus unterschiedlich, und in der Politik Danzigs wie Lübecks dominierte eindeutig die Verfolgung der Eigeninteressen.

Gemeinsame Aktionen wirtschaftlicher, politischer oder wirtschaftlich-politischer Natur — einschließlich eines gemeinsam geführten See- und Handelskrieges —, an denen sich zwei oder mehr Städte und Städtegruppen, aber niemals die gesamte Hanse beteiligten, ergaben sich nur in den Fällen, wo die Eigeninteressen zeitweilig zu einem Gesamtinteresse zusammenfielen. Selbst dann, wenn Teile der Hanse nach außen hin geschlossen auftraten, geschah dies aus im Grunde verschiedenartigen Motiven und mit unterschiedlicher Intensität und Zielsetzung, weil jede der beteiligten Städte nicht allein das im konkreten Falle bedrohte einzelne Interesse, sondern einen ganzen Komplex von Interessen ihrer Stadt oder der Städtegruppe, der sie angehörte, zu berücksichtigen gezwungen war.

Aus der zunehmenden Differenziertheit in den Handelsrichtungen ergab es sich, daß die Hanse als „spezifische Organisationsform des Handelskapitals und als Instrument der in den Hansestädten herrschenden Schicht“¹⁰ nur noch unvollkommen in der Lage war, ihre äußeren Funktionen zu erfüllen. Die in den einzelnen Handelsbereichen bestehenden Privilegien und deren Behauptung besaßen für die einzelnen

⁹ S. hierzu auch Fritze, Konrad, Tendenzen der Stagnation in der Entwicklung der Hanse nach 1370, a. a. O., S. 524; ders., Wendepunkt, S. 250 f.

¹⁰ Ebenda, S. 11.

Städte und Städtegruppen durchaus unterschiedliche Bedeutung. Daher rührten die häufigen Meinungsverschiedenheiten in der Frage, mit welchen Mitteln und Methoden der Kampf um ihre Behauptung zu führen sei, ebenso wie die sich mehrenden Versuche, sie im Alleingang und losgelöst von den übrigen Bundesmitgliedern zu bewahren.

Das gleiche traf zu für das Verhalten der Hanse gegenüber dem Vordringen der feudalen Territorialgewalten gegen einzelne Mitgliedstädte, wofür u. a. die Gleichgültigkeit der wendischen Hansestädte gegenüber dem Kampf der preußischen Städte mit dem Orden um die Sicherung ihrer wirtschaftlichen und politischen Stellung das Beispiel lieferte. Ihre Fortsetzung fand diese Tendenz im Verhältnis der wendischen Städte untereinander, wo Lübeck es z. B. vorzog, sich allein von den durch die mecklenburgischen Herzöge in Grevesmühlen und Ribnitz auferlegten Zöllen freizukaufen, und die übrigen wendischen Städte im Stich ließ.¹¹ Ebenfalls fand Rostock in der Auseinandersetzung mit der mecklenburgischen Landesherrschaft während der sogenannten „Domfehde“ keinerlei Unterstützung bei den anderen Städten seines Quartiers. Selbst da, wo es um die ureigensten Handelsinteressen der Seestädte, wie den Schutz der Handelsschiffahrt in der Ostsee, ging, kam kein gemeinsames Vorgehen der wendischen Städte mehr zustande.¹²

Innenpolitisch wurde unverrückbar an dem Grundsatz festgehalten, daß die alle Hansestädte verbindende Herrschaft des Patriziats, wie sie sich in der Alleinherrschaft des Rates und der Unabsetzbarkeit seiner Mitglieder manifestierte, beizubehalten sei. Doch auch auf diesem Felde sah sich die Hanse zu einem mehr elastischen Vorgehen gezwungen, das seit der Mitte des 15. Jahrhunderts die Anwendung derart scharfer Mittel ausschloß, wie sie z. B. noch während der sozialen Bewegungen am Ende des 14. und zu Beginn des 15. Jahrhunderts hatten angewendet werden können. Im Endeffekt verdankten die einzelnen vertriebenen Ratsmitglieder ihre schließliche Restitution, wenn sie überhaupt zustande kam, eher der Intervention der von ihnen angerufenen fürstlichen Schutzherren als der Einwirkung der anderen hanseischen Stadträte.

Im Verlauf des 15. Jahrhunderts ist eine auffallende Parallelität in dem Schwinden der Vormachtstellung Lübecks und dem allmählichen Zerfall in der Funktionsfähigkeit der Hanse zu bemerken. In dem gleichen Maße, wie die beherrschende Stellung Lübecks im Warenaustausch zwischen Ost- und Westeuropa verloren ging, schwächte sich einerseits der innere Zusammenhang der Hansestädte untereinander

¹¹ HUB X, Nr. 212, 214, 436; HR III, 1, Nr. 113, 116, 117.

¹² S. die eingangs (S. 19 f.) dargestellten vergeblichen Versuche Lübecks, 1491/92 eine gemeinsame Seebefriedung der wendischen Städte zu organisieren.

ab und traten andererseits die Tendenzen zu einem selbständigen, lediglich an den Interessen der einzelnen Städte orientierten Vorgehen in fast allen Bereichen städtischer Politik immer stärker hervor. Der zweifellos zwischen diesen beiden Entwicklungslinien bestehende wechselseitige kausale Zusammenhang stellt für eine Darstellung der Hansegeschichte das Problem der weitgehenden Identität zwischen der Geschichte der Hanse und der Errichtung, der Behauptung und dem schließlichen Verlust der Vorherrschaft Lübecks im Ostseeraum.

Alle Betonung der mit fortschreitender Entwicklung stärker hervortretender Eigeninteressen der Städte kann jedoch nicht dahin ausgelegt werden, daß die Hanse lediglich eine „Interessengemeinschaft“ gewesen wäre, die nur dann und nur insoweit bestand und funktionierte, „als die Interessen der jeweils beteiligten Städte sich deckten oder durch Verhandeln zur Übereinstimmung gebracht werden konnten“.⁴³ So richtig es sein mag, daß die Hanse „mit den geläufigen vereins-, körperschafts- oder staatsrechtlichen Begriffen schlechterdings nicht faßbar“ ist⁴⁴ — es besteht deswegen für uns bei dem gegenwärtigen Stand der Diskussion um dieses Problem weder die Notwendigkeit noch die Berechtigung, der Hanse des Mittelalters den Charakter eines Städtebundes abzusprechen. Dies um so weniger, als die Hanse selbst sich noch im 15. Jahrhundert als Bund verstanden hat,⁴⁵ als solcher handelte und von europäischen Staaten ihrer Zeit als Verhandlungs- und Vertragspartner für völkerrechtlich verbindliche Verträge akzeptiert wurde. Auch hat sie in Wahrnehmung ihrer Klassenfunktion nach innen mit den Beschlüssen der Lübecker Tagfahrten von 1417 und 1447 allgemeinverbindliche Regeln für alle Mitgliedstädte aufgestellt, die durchaus statutenmäßigen Charakter trugen.⁴⁶

Trotz der vielfach divergierenden ökonomischen und politischen Entwicklungstendenzen innerhalb der Hanse und den sich daraus herleitenden Hemmungen für ihre Wirksamkeit blieb die Hanse — vielleicht nicht zuletzt wegen ihres Charakters als Bund von Städten — auch in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts ein ernst zunehmender Faktor der Ost- und Nordseepolitik. Die zwischen den einzelnen Gliedern des Bundes noch immer bestehenden Bindungen und Gemeinsamkeiten ökonomischer, politischer, rechtlicher, sozialer und ideologischer Natur⁴⁷ gewährleisteten zu-

⁴³ Brandt, A. v., Das Ende der hanseatischen Gemeinschaft. Ein Beitrag zur Geschichte der drei Hansestädte, in: HGbl. 1956, S. 65.

⁴⁴ Ders., Die Hanse als mittelalterliche Wirtschaftsorganisation. Entstehung, Daseinsform, Aufgabe. In: Die Hanse als Mittler zwischen Ost und West, Köln/Opladen 1963, S. 27.

⁴⁵ Fritze, Konrad, Tendenzen der Stagnation, a. a. O., S. 520 f.; ders., Wendepunkt, S. 11 f., 251.

⁴⁶ Cieślak, Edmund, Walki ustrojowe w Gdańsku i Toruniu oraz w niektórych miastach hanzeatyckich w XV w., Gdańsk 1960, S. 122 ff., 330.

⁴⁷ S. u. a. hierzu Samsonowicz, Henryk, Późne średniowiecze miast nadbałtyckich, S. 277 ff.

nächst für eine gewisse Zeitspanne und in bestimmten Grenzen seine Wirksamkeit. Erst der weitere, sich gesetzmäßig vollziehende Übergang vom Feudalismus zum Kapitalismus, der am frühesten in den westeuropäischen Ländern einsetzte und den die Hanse als Gesamtheit mitzuvollziehen nicht in der Lage war, setzte ihrem Wirken in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts faktisch ein Ende.

ANHANG

Lübecker Preußenhändler vom Ende des 15. Jahrhunderts

1. Nichtständige Großhändler

Aus dem Kreis der nach Danzig handelnden Kaufleute sind diejenigen auszusondern, die nur durch die günstige Konjunktur im Tuchhandel der Jahre 1492 und auch noch 1493 veranlaßt am Preußenhandel teilhatten. Ihr Handel ist dadurch gekennzeichnet, daß sie zwar hohe Ausfuhren, jedoch nur geringe oder gar keine Einfuhren aus Danzig aufzuweisen hatten.

Unter ihnen steht wegen seiner hohen Tuchausfuhren der Lübecker Bürger Gert Stoppekalk¹ an der Spitze. In den Jahren 1492/93 trieb er nur mit Danzig, Reval und Riga Handel (siehe Tabelle 59).

Tabelle 59

Ausfuhr nach	Reval	Riga	Danzig	gesamt
1492	880 m.	52 m.	15373 m.	16305 m.
1493	9 m.	—	4612 m.	4621 m.
Einfuhr von				
1492	—	—	128 m.	128 m.
1493	552 m.	6 m.	100 m.	658 m.
Umsatz	1441 m.	58 m.	20213 m.	21712 m.
= %	6,6%	0,3%	93,1%	100,0%

Nach Reval und Riga exportierte er nur Tuch und bezog aus diesen Häfen Wachs, Talg und in Fässern verpackte Ware — dem Werte nach wahrscheinlich Pelzwerk. Sein Export nach Danzig 1492 umfaßte 39³/₂ Terling, 1 Paken Tuch (15 076 m.), 12¹/₂ Last Salz (225 m.) und 1 Faß (72 m.); 1493 exportierte er dorthin 11 Terling Tuch (4 432 m.), 6 Last Salz (108 m.) und 1¹/₂ Last Rotscher (72 m.). Seine Importe aus Danzig bestanden 1492 aus Talg (98 m.) und Asche (30 m.) sowie 1493 aus Fisch

¹ HR III, 3, Nr. 10.

(100 m.). Sein Handel beschränkte sich wahrscheinlich gewöhnlich nur auf den Versand von Salz u. a. weniger wichtigen Warenarten, denn im Gegensatz zu vielen anderen Lübecker Kaufleuten verlor er in zwei 1491 zwischen Lübeck und Danzig fortgenommenen Schiffen nur 12 Last Salz, aber kein Tuch.² Es hat danach den Anschein, daß sich sein Handel auf Umsätze von wenigen hundert Mark beschränkte und er lediglich durch den „Boom“ im Tuchhandel des Jahres 1492 zu diesen hohen Umsätzen gekommen ist, wobei es sich zum größten Teil nur um Danziger Gut handelte, daß er über Lübeck im Auftrage seiner Geschäftsfreunde weiterleitete. Aus eigenem Kapital dürfte er schwerlich einen so hohen Eigenhandel haben finanzieren können.

Ähnlich lagen die Verhältnisse bei dem Lübecker Bürger Hans Schulte³, dessen Ausfuhr nach Danzig in keinem Verhältnis zur Einfuhr von dort stand (siehe Tabelle 60).

Tabelle 60

Ausfuhr nach	Livland	Schonen/ Dänemark	wend. Städte	Schweden	Danzig	gesamt
1492	58 m.	27 m.	238 m.	—	5264 m.	5587 m.
1493	90 m.	36 m.	477 m.	—	1200 m.	1803 m.
Einfuhr von						
1492	—	396 m.	36 m.	104 m.	—	536 m.
1493	309 m.	781 m.	—	135 m.	168 m.	1393 m.
= %	457 m. 4,9%	1240 m. 13,3%	751 m. 8,1%	239 m. 2,6%	6632 m. 71,1%	9319 m. 100,0%

Schultes Ausfuhr nach Danzig bestand 1492/93 aus 14½ Terling und 3 Packen Tuch (6 464 m.), wobei der Anteil von „Fitzen“ und anderem englischen Tuch auffallend hoch war: 7 Terling, 2 Packen Fitzen und 1 Terling englisches Tuch. In die übrigen Häfen exportierte er alles andere, nur kein Tuch: Salz, Wein, Osemund, Speck und Glas. Während er lediglich 1493 aus Danzig ein Stück Wachs importierte, bezog er aus den anderen Häfen Wachs, Talg, Tran, Selspeck, Kupfer, Hering, Nüsse und „Schimesen“ sowie Seife. Das waren wohl auch die regelmäßig von ihm gehandelten Waren, während der Tuchhandel eine Ausnahmeerscheinung war.

² HR III, 3, Nr. 10.

³ Nach HUB X, Nr. 599 war er als Lübecker Bürger 1477 Prokurator „der Engelandesvarer van Bergen uth Norwegen to Busteen vorkerende“. Weiterhin s. Ebel, Wilhelm, Ratsurteile I, Nr. 275, 402, 525, 730.

Ausgesprochene Livlandhändler waren die Lübecker Bürger Hinrich Witte und Wolter van Lennep. Witte hatte seine kaufmännische Tätigkeit in Flandern begonnen, wo er 1477 Ältermann des Kaufmanns Brügge war;⁴ auch 1479 noch saß er in Brügge, wohin Hinrich Dunkelgut aus Lübeck mit ihm Geschäfte abwickelte.⁵ In den 90er Jahren scheint er schon nach Lübeck zurückgekehrt zu sein,⁶ und 1496 wurde er in den Rat gewählt, dem er ab 1513 bis zu seinem Tode 1523 als Bürgermeister angehörte.⁷ Seit 1473 gehörte er der Antoniusbrüderschaft, seit 1518 auch der Leonhardsbrüderschaft an.⁸ Wittes Handelstätigkeit in den Jahren 1492/93 widerspiegelt die Zusammenstellung seiner Aus- und Einfuhren in diesen Jahren (siehe Tabelle 61).

Tabelle 61

Ausfuhr nach	Reval	Schonen	Danzig	gesamt
1492	3960 m.	18 m.	5136 m.	9114 m.
1493	3480 m.	—	1350 m.	4830 m.
Einfuhr von				
1492	—	—	—	—
1493	4150 m.	—	261 m.	4411 m.
	11590 m.	18 m.	6747 m.	18355 m.
= %	63,2%	0,1%	36,8%	100,1%

Nach Danzig exportierte Witte außer Salz (108 m.) nur noch Tuch (6378 m.) und importierte nur 1493 — verteilt auf vier Schiffe — Kupfer (261 m.). Nach Reval versandte er Laken, Tymian und Schwefel und bezog von dort Wachs und Fässer (wahrscheinlich mit Pelzwerk). Berücksichtigt man, daß Witte aus der Zeit seines Wirkens in Flandern dort sicherlich noch eine ganze Reihe von Geschäftsbeziehungen besaß, so scheint er nach der Art der von ihm aus dem Osten bezogenen Waren zu der Gruppe der von Lübeck aus Flandernhandel betreibenden Fernhändler zu gehören.

Wolter van Lennep war ebenfalls Mitglied der Antoniusbrüderschaft, in der er 1504/05 das Schafferamt versah; auch gehörte er zu den Vorstehern des Lübecker

⁴ HR III, 1, Nr. 14 § 1.

⁵ Mantels, Wilhelm, Aus dem Memorial oder Geheim-Buche des Lübecker Krämers Hinrich Dunkelgut, in: Beiträge zur Lübisch-Hansischen Geschichte, Jena 1881, S. 356 f.

⁶ Ebel, Wilhelm, Ratsurteile I, Nr. 553, 775, 906.

⁷ Fehling, E. F., a. a. O., Nr. 578, S. 85.

⁸ Link, Hanna, a. a. O., S. 269, S. 344 Anm. 24.

St. Annenklosters.⁹ 1491 kaufte er von einem Bürger aus Leyden Tuch.¹⁰ Im gleichen Jahr ist er im Revalhandel anzutreffen; er war Mitreeder des von Hans Franke geführten und auf der Fahrt von Reval nach Lübeck von Honighusen genommenen Schiffes, in dem er mit seinen Mitreedern Wachs als Fracht hatte.¹¹ 1497 erlitt er durch Schiffbruch auf den Linien Reval—Lübeck und Riga—Lübeck Verluste.¹² In den Jahren 1492/93 verteilte sich sein Umsatz wie in Tabelle 62 gezeigt.

Tabelle 62

	Ausfuhr (in m. Lüb.)	Einfuhr (in m. Lüb.)	gesamt (in m. Lüb.)	= %
Reval	6520	8226	14746	63,8
Riga	1858	376	2234	9,6
Schonen	36	—	36	0,2
Stockholm	974	2496	3470	15,0
wend. Städte	222	—	222	1,0
Danzig	1996	316	2312	10,0
Königsberg	90	—	90	0,4
Umsatz	11696	11414	23110	100,0

Nach Danzig exportierte er 1492 nur Tuch (820 m.), 1493 Tuch (900 m.), Salz (216 m.) und Kabelgarn (60 m.), nach Königsberg nur 1493 Salz. Sein Import aus Preußen bestand in Wagenschoß, von dem er nur 1493 in 2 Schiffen 19 $\frac{1}{2}$ Hundert (156 m.) einfuhrte, und aus 1 Stück Wachs (1493 — 160 m.). Wesentlich reichhaltiger ist der Katalog der sonst von ihm gehandelten Waren: nach Livland gingen Tuch, Zinn, Seim, Mandeln, Messing, Salz, Draht und Ware in Fässern, von dort kamen Wachs, Flachs, Hanf, Garn, Tran, Aal und Ware in Fässern; nach Stockholm lieferte Lennep Salz, Rosinen, Mandeln, Tuch und Zinn und bezog dafür Kupfer und Ose-mund; in die wendischen Städte und nach Schonen versandte er Tuch bzw. Salz. Lenneps Handel richtete sich also vor allem nach Livland und Schweden, von wo er auch seine Rücklieferungen bezog, während er von Danzig kaum etwas einfuhrte; vielleicht stellten seine Einfuhren des Jahres 1493 im Gesamtwert von 316 m. nur den Gegenwert für 1 Terling Laken dar, den er als Eigengut dorthin geliefert hatte, während die übrigen Tuchsendungen nur Kommissionsgut waren? Es ist wahrschein-

⁹ Link, Hanna, a. a. O., S. 254 Anm. 241, S. 266.

¹⁰ HR III, 2, Nr. 496 § 164.

¹¹ HR III, 3, Nr. 10.

¹² HUB XI, Nr. 1 035, 1 036.

lich, daß auch Lennep zu den von Lübeck aus mit den Niederlanden Handel treibenden Kaufleuten gehörte.

Der Lübecker Evert Timmermann betrieb vor allem nach Schweden seine Geschäfte. Bereits 1460 und 1462 wohnte er in Stockholm als Gast, wo er 1462 3 m. holm. als Steuer zu bezahlen hatte,¹³ 1468 war er am Handel nach Reval beteiligt und büßte durch Schiffbruch Tuch und Leinwand ein;¹⁴ 1478 versandte er von Lübeck nach Stockholm Hopfen, der ebenfalls durch Schiffbruch verlorenging.¹⁵ Noch 1497 ist er unter den durch Schiffbruch zwischen Reval und Lübeck geschädigten Lübecker Bürgern genannt.¹⁶ In den 80er Jahren schon muß er mit Danzigern in Geschäftsbeziehungen getreten sein, denn 1480 wird er von einem Danziger Hans Barenbrock als dessen Bevollmächtigter für Lübeck benannt.¹⁷ In den 90er Jahren scheint er sich vor allem auf den Schwedenhandel konzentriert zu haben, ohne aber die Geschäftsbeziehungen nach Livland und Preußen ganz abreißen zu lassen (siehe Tabelle 63).

Tabelle 63

	Ausfuhr (in m. Lüb.)		Einfuhr (in m. Lüb.)		gesamt (in m. Lüb.)	= %
	1492	1493	1492	1493		
Reval	—	—	—	100	100	0,8
Riga	—	54	78	—	132	1,0
Schonen	48	—	—	—	48	0,4
Schweden	1834	1629	3740	2000	9203	72,2
Danzig	2234	696	—	218	3148	24,8
Königsberg	108	—	—	—	108	0,8
gesamt	4224	2379	3818	2318	12739	100,0

Nach Danzig versandte er fast ausschließlich Tuch (2 888 m.), daneben nur 1492 eine Last Salz (18 m.) und $\frac{1}{2}$ Last Rotscher (24 m.); 1492 hatte er keine Einfuhren

¹³ Weinauge, Eberhard, Die deutsche Bevölkerung im mittelalterlichen Stockholm, Diss. (phil.) Kiel 1942, S. 55.

¹⁴ HUB IX, Nr. 558.

¹⁵ HUB X, Nr. 705.

¹⁶ HUB XI, Nr. 1 036.

¹⁷ WAP Gdańsk 300.43.197, S. 20: „Versus Lub(eke). Hannsz Barenbrock, noster concivis, constituit coram iudicio Didericum Bokelman presentem et Everd Tymmerman absentem omnia et singula sua bona et negotia expedienda et emonenda ... Actum in vig. Joh. bapt. anno 80 ...“ (= 1480 Juni 23).

aus Danzig zu verzeichnen, 1493 nur Hirse (58 m.) und Flachs (160 m.). Nach Königsberg gingen nur 1492 sechs Last Salz. Aus Reval und Riga kamen Wachs, nach Riga gingen Heringe. In sein angestammtes Absatzgebiet Schweden, vor allem nach Stockholm exportierte Timmermann außer Tuch noch Salz, Heringe, Leinwand, Wein, Bier, Zinn, Öl und Hopfen, während er von dort Kupfer, Osemund, Lachs, Tran, Butter, Mehl, Selspeck, Häute (Schimesen), Ware in Fässern, Kessel und 20 Last „mase“¹⁸ empfing.

Bei einer Gruppe von Kaufleuten, die hohe Ausfuhrquoten nach Danzig aufzuweisen hatten, lagen die Rückfrachten unter einem Wert von 100 m. oder fehlten ganz. Besonders deutlich tritt der Gelegenheitscharakter der Ausfuhr nach Danzig bei dem Lübecker Bürger Dirk Hulscher¹⁹ zu Tage, der 1492/93 wohl 13 $\frac{1}{2}$ Terling und 1 Pack Tuch (und 1 Schimese) im Werte von 4 272 m. nach Danzig exportierte, dagegen nichts von dort wieder einfuhrte. Er war in diesen Jahren wahrscheinlich der Mittelsmann Kampener Kaufleute in ihren Tuchgeschäften nach Preußen, denn von den Tuchsendungen sind allein 6 Terling und 1 Packen ausdrücklich als Kampener Laken vermerkt; den Taxpreisen nach könnten alle Terlinge Kampener gewesen sein. Seine engen Beziehungen zu Kampen werden auch dadurch deutlich, daß er 1500 oder kurz davor für einen Kampener Bürger, dem 3 Packen Laken in Lübeck arretiert worden waren, Bürgschaft leistete.²⁰ Von den 4 $\frac{1}{2}$ Terlingen Tuch, die er 1492/93 nach Reval und Riga versandte, waren ebenfalls 2 $\frac{1}{2}$ ausdrücklich als Kampener in die Zollbücher eingetragen, während die anderen beiden nur als „Laken“ bezeichnet sind, dem Taxwert nach jedoch auch Kampener Laken gewesen sein können. Der Schwerpunkt von Hulschers Eigenhandel aber lag eindeutig im Handel nach Livland, Schweden und Schonen, wie die Übersicht über seine Umsätze zeigt (siehe Tabelle 64).

Außer nach Danzig exportierte Hulscher Tuch noch nach Livland und Schweden, dazu nach Schonen und Schweden Salz. Aus Livland importierte er Wachs, Flachs, Garn, Asche, Teer und Talg, aus Schonen Hering und Talg, aus Schweden Kupfer, Osemund und Talg und aus Stralsund Hering.

Für den Handel aller bisher genannten Lübecker Kaufleute war typisch, daß sie schwerpunktmäßig in bestimmte Richtungen einen in Aus- und Einfuhr einigermaßen ausgeglichenen Warenaustausch betrieben, sich dagegen im Verkehr mit Danzig im wesentlichen auf Tuchausfuhren beschränkten, denen nur geringfügige oder gar keine

¹⁸ Eine nicht zu bestimmende Ware.

¹⁹ Nach Ebel, Wilhelm, Ratsurteile I, Nr. 137 ist er 1471 in einer Prozeßsache aus Lübeck vorübergehend entwichen. Mitglied und (1504/05) Schaffer der Antoniusbrüger nach Link, Hanna, a. a. O., S. 266.

²⁰ HUB XI, Nr. 1 221.

Einfuhren von dort gegenüberstanden. Deswegen und wegen der im Vergleich zum Danzighandel größeren Breite ihres Warensortimentes wurde ihr Handel mit Danzig als Gelegenheitshandel unter den für die Jahre 1492/93 charakteristischen Ausnahmeverhältnissen bezeichnet. Diese Klassifizierung gilt auch für den Handel dreier Kaufleute, die im Gegensatz zu den vorstehend genannten Großhändlern sich nahezu ausschließlich auf den Handel mit Danzig oder Königsberg beschränkten.

Tabelle 64

	Ausfuhr (in m. Lüb.)		Einfuhr (in m. Lüb.)		gesamt (in m. Lüb.)	= %
	1492	1493	1492	1493		
Reval	330	—	—	124	454	4,4
Riga	750	300	269	641	1960	19,0
Schonen	180	—	1320	236	1736	16,9
Schweden	354	436	344	720	1854	18,0
Stralsund	—	—	—	18	18	0,2
Danzig	2292	1980	—	—	4272	41,5
Gesamt	3906	2716	1933	1739	10294	100,0

Nur einer von ihnen, Hinrich Petershagen, konnte als Lübecker Bürger identifiziert werden, der 1491 nach Danzig Salz und Glas im Werte von 180 m. Lüb. verfrachtet hatte, die er durch Seeraub einbüßte.²¹ Wenn es derselbe Hinrich Petershagen war, der schon vor 1461 in einer Degedinge über ein Getreidegeschäft als Bürge aufgetreten war,²² so muß er in den 90er Jahren am Ende seiner kaufmännischen Laufbahn gestanden haben. Es hat den Anschein, als wenn er sich in der Hauptsache mit Salzhandel befaßt hat, denn außer der o. a. Salzversendung nach Danzig 1491 trat er schon 1483 in einem Salzgeschäft hervor.²³ In den Jahren 1492/1493 versandte er nur 1492 Waren über See, und zwar ausschließlich nach Danzig und Königsberg. Nach Danzig gingen in diesem Jahr 18 Terling und 2 kleine Packen Tuch (5 400 m.) sowie 2 Kisten Glas und 1 Faß (zusammen 84 m.), nach Königsberg 3 Terling Laken (1 068 m.). Als Rückfracht erhielt er 1492 aus Königsberg 18 Hundert Wagenschoß (144 m.) und 1493 aus Danzig 4½ Hundert Wagenschoß (36 m.). Seine sonstige Einfuhr in diesen beiden Jahren bestand nur aus 2 Schimesen im Werte von 60 m., die ihm 1493 aus Schonen oder Dänemark zugeschickt wurden.

²¹ HR III, 3, Nr. 10.

²² Ebel, Wilhelm, Ratsurteile I, Nr. 60.

²³ Ebenda, Nr. 286, 300, IV, Nr. 233.

Vermutlich stand Petershagen schon in vorgerücktem Alter und betrieb nur noch gelegentlich kleinere Handelsgeschäfte.

Über den Kaufmann Godert Kniip, der 1492/93 in den Lübecker Zollbüchern im Danzighandel auftaucht, war nichts zu ermitteln. Er führte 1492 nach Danzig 16 Terling Tuch (6 280 m.) aus, wovon 8 Terling als englisches Tuch und 4 Terling als Fitzen, also auch englisches Tuch, bezeichnet sind. 1493 führte er wiederum nur nach Danzig weitere 4 Terling Tuch (1 600 m.) aus. Sonst gingen durch ihn nur 1492 noch 6 Last Salz nach Danzig und $\frac{1}{2}$ Last Salz nach Schonen. Von Danzig empfing er 1492 Hirse und Fisch (68 m.) und 1493 Hirse (24 m.). Andere Einfuhren aus Danzig oder anderen Häfen waren in diesen beiden Jahren nicht festzustellen.

Ebensowenig ist über den Kaufmann Bertolt Lutke²⁴ bekannt. Er versandte nur 1493 und nur nach Danzig 83 Last Hering (2 988 m.), 24 Last Salz und 1 Pipe „Bastert“ (zus. 432 m.). Einfuhren hatte er keine zu verzeichnen. Über sein sonstiges Wirken in Lübeck war nichts weiter zu ermitteln.

2. Ständige Großhändler

Nach Aussonderung dieser neun nichtständigen Danziggroßhändler sollen aus dem Kreis der ständig mit Danzig in Handels- und Geschäftsverbindung stehenden Lübecker Großkaufleute einige auf ihre Geschäftstätigkeit hin untersucht werden. An ihrer Spitze steht dem Umsatz nach der Lübecker Bürger Peter Possik,²⁵

Tabelle 65

Ausfuhr nach	Reval	Riga	Danzig	gesamt
1492	8362 m.	2692 m.	36636 m.	47690 m.
1493	9220 m.	2026 m.	6236 m.	17482 m.
Einfuhr von				
1492	505 m.	862 m.	508 m.	1875 m.
1493	8764 m.	3430 m.	861 m.	13055 m.
	26851 m.	9010 m.	44242 m.	80103 m.
=%	33,4%	11,3%	55,3%	100,0%

²⁴ Sollte er identisch sein mit dem Bernt Lutke, der von 1503 bis 1506 lübeckischer Vogt auf Schonen war? (S. Schäfer, Dietrich, Das Buch des lübeckischen Vogtes auf Schonen, passim).

²⁵ Fink, Georg, Die Lübecker Leonhardtsbrüderschaft in Handel und Wirtschaft bis zur Reformation, in: Lübische Forschungen, Lübeck 1921, S. 344; Mitglied seit 1484.

dessen Handel sich ungefähr zu gleichen Teilen auf Livland und Danzig verteilte (siehe Tabelle 65).

Possiks hohe Ausfuhr nach Danzig 1492 kam vor allem durch den Versand von Tuch zustande. Er verzollte in diesem Jahr nach Danzig allein $100\frac{1}{2}$ Terling Laken, von denen 11 Terling als „englische“ und 5 Terling als Fitzen eingetragen wurden. Der wirkliche Wert der von ihm dorthin ausgeführten Laken kann nach den Unterlagen des Pfundzollbuches nur annähernd angegeben werden, denn die Eintragung erfolgte bei der großen Zahl der von Possik verzollten Terlinge bisweilen recht summarisch. So heißt es einmal einfach: „Peter Possik hefft geschet na Dansick 25 terlink laken. Ilken terlink gesettet overhovet up 2 m. 1 β 4 d. is ——— 52 m. 1 β 4 d.“ Allerdings dürfte es bei den übrigen Kaufleuten bei der Taxierung des Wertes ihrer Ausfuhrwaren ähnlich zugegangen sein, so daß sich die Relationen zwischen ihren und Possiks Umsätzen nicht allzu sehr verändern würden, wenn wir genauere Angaben besäßen.

Neben Tuch exportierte Possik 1492 noch 4 „bote“ Malvasier, 3 „bote“ Romenie, 6 Pipen „Bastert“, 1 Faß Glas und je 1 Tonne Rotscher und Sporden, 1493 außer 17 Terling Laken 1 Kiste mit unbekanntem Inhalt und 2 Kisten Glas. Seine Einfuhr aus Danzig bestand 1492/93 aus Wachs, Blei, Wagenschoß, Klapp- und Riemenholz, Pech, Met und Fässern unbekanntem Inhalts.

Es ist an anderer Stelle schon die Vermutung ausgesprochen, daß Possik diese hohe Ausfuhr nach Danzig kaum aus eigenem Kapital oder durch Kreditnahme hat finanzieren können.²⁶ Es wird sich vielmehr bei der Mehrzahl der von ihm verzollten Terlinge um Kommissionsgut gehandelt haben, das er nur weiterleitete. Die Empfänger der Ware in Danzig sind unbekannt; es kann über seine Verbindungen dorthin nur gesagt werden, daß er mit zwei Danziger Fernhändlern, dem Ratmann Tideman Valand und dem Kaufmann Simon Dalewyn in Geschäftsbeziehungen stand, denn diese beiden hatten ihn und den Lübecker Arnd Jagehorn 1483 zur Abrechnung mit einem ihrer Schiffer in Lübeck bevollmächtigt.²⁷ Valand hatte seine kaufmännische Laufbahn in England in den 60er Jahren begonnen²⁸ und betrieb bis zum Anfang der 90er Jahre noch sehr aktiven Englandhandel,²⁹ während Dalewyn durch seinen

²⁶ S. S. 48.

²⁷ WAP Gdańsk 300.43.197, S. 32: „Versus Lub(cke). Tideman Valandt, noster collega, et Simon Dalewyn constituerunt in procuratores Petrum Possick unnd Arndt Jagehorn absentes . . . sulk ere andeel des schepes, als Merten Claweszen nuh tore tidt foret, mit allen inweszenden guderen tofordernde, to manende und to entpfangende . . . Actum feria quarta post misericordia Domini anno 84“ (= 1483 Apr. 16).

²⁸ HUB IX, Nr. 39.

²⁹ HR III, 2, Nr. 510 § 40, Nr. 509 § 37, III, 3, Nr. 7. Zu Valands Umsätzen in den 70er Jahren s. S. 23 dieser Arbeit.

Londoner Faktor bis 1488, den Gregor Mattern, der durch seine Privatfehde gegen Danzig in den Jahren zwischen 1494 und 1502 die Stadt Danzig in Atem hielt, ebenfalls indirekt zu einer gewissen Berühmtheit gelangte.^{29a}

Nach Livland versandte Possik Tuch, Glas, Öl, Fässer unbekanntes Inhalts und eine „hilgentafel“ (Altarbild); von dort bezog er Wachs, Flachs, Hanf, Garn, Asche, Teer, Fisch, Talg und Faßware. Nach den in beiden Jahren annähernd gleich hohen Ausfuhren nach Livland zu urteilen, lag in normalen Jahren der Schwerpunkt seiner Geschäftstätigkeit im Livlandgeschäft.

Daß wir es bei einem Kaufmann, der nur in einem der beiden untersuchten Jahre mit Danzig im Warenaustausch stand, nicht von vornherein mit einem Gelegenheitshändler zu tun haben, lehrt das Beispiel des Lübecker Ratmannes Jasper Lange. Er betrieb von Lübeck aus Handel mit Livland, Schweden und Danzig (siehe Tabelle 66).

Tabelle 66

Ausfuhr nach	Reval	Riga	Stockholm	Danzig	gesamt
1492	3568 m.	412 m.	363 m.	4890 m.	9233 m.
1493	—	—	54 m.	—	54 m.
Einfuhr von					
1492	—	—	723 m.	350 m.	1073 m.
1493	1272 m.	—	60 m.	—	1332 m.
= %	4840 m. 41,4%	412 m. 3,5%	1200 m. 10,3%	5240 m. 44,8%	11692 m. 100,0%

Jasper Langes Wirken läßt sich über ein halbes Jahrhundert hindurch verfolgen. Er begann in den 50er Jahren im Nowgorodhandel, wo er 1452 mit dem Bürgermeister Jacob Vrese von Åbo in einem nicht näher zu bestimmenden Gesellschaftsverhältnis stand,³⁰ das Lange auch nach seiner Übersiedlung nach Danzig aufrechterhielt und das erst nach dem Tode Vreses gelöst wurde.³¹ In Danzig trat er erstmals

^{29a} Hirsch, Theodor, Danzig in den Zeiten Gregor und Simon Materns, in: Neue Preußische Provinzialblätter, 5, 1854, S. 24 ff., 85 ff.; Simson, Paul, Geschichte der Stadt Danzig, Bd. I, Danzig 1913, S. 344 ff.

³⁰ HUB VIII, Nr. 139.

³¹ WAP Gdańsk 300.43.2b, S. 139 f.: Am Sonnabend vor Invocavit 1469 (= Febr. 18) ließ Jasper Lange in Gegenwart der Aussteller vor Gericht einen 1467 „am fridage na Sixti“ (= August 7) ausgestellten Brief lesen, in dem es hieß: „In schriften . . . bekenne ik, Willam van dem Felde, mit myner eliken huszvrowen Birgitten, her Jacob Fresen dochter, openbar . . . dat wij mit Jaspas Langen, borger to Danzcke, alle geselleschopp, schulde und alle ding mit em to eynen ganczen ende dod gerekent hebben . . .“

1464 in Erscheinung, als er zusammen mit dem Danziger Ratmann Roloff Felstede an einen Franzosen gegen Verpfändung des von diesem geführten havarierten Schiffes 1 000 ger. m. pr. verlieh.³² In den Pfahlkammerbüchern von 1468 bis 1472 erscheint er regelmäßig mit beträchtlichen Ein- und Ausfuhren. Nach der für 1471 für ihn aufgestellten Abrechnung der Pfahlkammer am Jahresende hatte er 58 m. pr. als Pfahlgeld zu bezahlen, was bei einem Zollsatz von $\frac{1}{120}$ des Warenwertes einen Jahresumsatz von 6 960 m. pr. ausmachen würde.³³ Schon damals betätigte er sich im Handel mit Livland, Schweden und Lübeck, doch versandte er auch nach Flandern³⁴ und England³⁵ seine Waren. Außerdem besaß er eine Reihe von Schiffsparten: 1468 kaufte er ein halbes Schiff, dessen andere Hälfte seinen Verwandten in Lübeck gehörte, und wies dem Verkäufer die Kaufsumme auf den Lübecker Hans Breske an;³⁶ 1468 verlor er in England einen Viertelpart am Schiffe des Schiffers Eler Bokelmann;³⁷ 1472 verkaufte er einen Weichselkahn.³⁸ Von Danzig aus versandte er Holz an Lübecker Geschäftspartner³⁹ oder vermittelte in deren Geschäften mit dem nord-

³² HUB IX, Nr. 95, Nr. 122, Nr. 127, S. 72 Anm. 2, S. 73 Anm. 1. Das Schiff wurde später als Danziger Kaperschiff „Peter von Danzig“ unter Paul Beneke berühmt.

³³ WAP Gdańsk 300.19.4, S. 132, S. 146. — Zum Zollsatz s. Acten der Ständetage Preussens königl. Anteils, Bd. I, hrsg. von Thunert, Franz, Danzig 1896, Nr. 178, S. 400.

³⁴ HUB IX, Nr. 231.

³⁵ Ebenda, Nr. 541 X, § 23; HR III, 2, Nr. 163 § 10.

³⁶ WAP Gdańsk 300.43.2b, S. 104: „Schiffer Thomas Knust hefft bekant ... Actum feria tertia post Reminiscere anno 68“ (= 1468 März 15). — Zu Breske s. Ebel, Wilhelm, Ratsurteile I, Nr. 114, Nr. 125, Nr. 153, Nr. 448.

³⁷ HUB IX, Nr. 541 IX § 1.

³⁸ WAP Gdańsk 300.43.2b, S. 282: 1472, feria sexta post und. mil. Virg. (= 1472 Okt. 23) verkauft Jasper Lange einen Weichselkahn an Kristhofer Wydenblatt für 64 ger. m. pr. auf Raten. — Daß Lange von Danzig aus am Weichselhandel teilhatte, bezeugt außerdem das Schuldbekenntnis des „Panne Mark“ aus Warschau ihm gegenüber über 80 ger. m. pr. vom September 1472, zahlbar bis Pfingsten 1473 (Ebenda, S. 277, 1472 feria quarta post nativ. Marie (= 1472 Sept. 9)).

³⁹ WAP Gdańsk 300.43.196, S. 170, 1471 feria secunda post Cantate (= 1471 Mai 13): „Versus Oldenstettin. Jasper Lange, concivis, heft to kennen geven ...“, daß er einem genannten Schiffer 14 Hundert Wagenschoß im Werte von 108 m. 58 B 4 d. pr. eingeschiff habe, „umb dat to Lubek Henric(o) Havemann to bringende ...“. Der Schiffer ist mit der Ladung entsegelt. — Hinrich Hoveman war ein Lübecker Kaufmann, der sich vielfach als Kommissionshändler betätigte, u. a. für den späteren Danziger Bürgermeister Johan Ferber (s. Ebel, Wilhelm, Ratsurteile I, Nr. 502, 503; HR III, 3, Nr. 353 §§ 114–119; HUB XI, Nr. 1 050, Nr. 1 060) und den Danziger Kaufmann Nicolaus Olaffsen (s. WAP Gdańsk 300.43.197, S. 57, 1488 fer. sexta post Palmarum (= 1488 April 4)).

östlichen Ostseegebiet wie 1471, als er Tran, der für den Lübecker Hermen tor Loe bestimmt war, aus Åbo empfangen und weiterleiten sollte.⁴⁰

Seine Übersiedlung nach Lübeck muß um die Jahreswende 1472/73 erfolgt sein, denn während er nach den Danziger Pfahlkammerbüchern noch 1472 Waren einführte, fehlt in den 1474 wieder einsetzenden Aufzeichnungen der Pfahlkammer sein Name. Stattdessen wird er Ende 1473 in einer Aufzeichnung des Danziger Ratsdenkelbuches unter den Frachtherren der Lübecker Rigafahrer genannt.⁴¹ In Lübeck heiratete er in die Familie Evinghusen ein und wurde vor Oktober 1484 in den Rat gewählt, dem er bis zu seinem Tode 1510 angehörte.⁴²

Lange betrieb von Lübeck aus eine Handelsgesellschaft mit dem Danziger Bürger und Großkaufmann Peter Struving⁴³, der ihn 1481 zur Entgegennahme einer Zahlung ermächtigte;⁴⁴ die drei Terling Laken im Werte von 1 997 $\frac{1}{2}$ m. 3 ß 4 den. Lüb., die Lange in drei verschiedenen Schiffen 1491 nach Danzig verfrachtete und die unterwegs Seeräubern in die Hände fielen, gehörten Lange und Struving zu gleichen Teilen.⁴⁵ Darüber hinaus stand Lange auch zu den Geschäftsfreunden Struvings in Danzig in Verbindung, als die wir zweifelsohne die von Struving in seinem Testament 1498 eingesetzten Testamentarier anzusehen haben.⁴⁶ Unter diesen befand sich auch

⁴⁰ WAP Gdańsk 300.43.196, S. 177; 1471, feria quarta post Lucie (= 1471 Dezember 12): „ad Magistrum Generalem. Jasper Lange, concivis ...“ hat erklärt, daß die unlängst an des Hochmeisters Strande geborgene Last Tran aus Schiffer Olaff Fynne „em durch Henr(ick) Ploger von Abouw, umb densulwen tran vortan kegen Lubek Herman tor Lohe ezu schickende, obergesandt“ worden sei.

⁴¹ WAP Gdańsk 300.59.7, S. 97, „feria quarta post Martini anno 73“ (= 1473 November 17).

⁴² Fehling, E. F., a. a. O., S. 83 Nr. 570. Lange ist nicht, wie Fehling angibt, erst 1488 in den Rat gekommen, denn bereits am 27. Okt 1484 wird er im Lübecker Niederstadtbuch als Ratmann bezeichnet, s. Ebel, Wilhelm, Ratsurteile I, Nr. 331. Das genaue Verwandtschaftsverhältnis zu dem Lübecker Ratsherrn Tideman Evinghusen, der seinerseits wieder mit einer Catharina Lange verheiratet war (Fehling, E. F., a. a. O., Nr. 556, S. 80) ist nicht genau zu bestimmen. Immerhin sei darauf verwiesen, daß auch Tideman Evinghusen zu dem noch in Verbindung mit Jasper Lange zu nennenden Peter Struving in Danzig in Geschäftsverbindungen stand, s. HUB X, Nr. 930.

⁴³ Ausführlich über Struving s. Samsonowicz, Henryk, Untersuchungen, S. 99 ff., S. 152 f. S. auch HR II, 5, Nr. 443 § 149.

⁴⁴ WAP Gdańsk 300.43.197, S. 25, feria quarta post undec. mil. Virg. 1481 (= 1481 Oktober 24).

⁴⁵ HR III, 3, Nr. 10.

⁴⁶ Das Testament Struvings abgedruckt bei Samsonowicz, H., Untersuchungen, S. 131 Anm. 359.

ein „Hans Knake de olde“;⁴⁷ diese Namensform setzt voraus, daß es einen jüngeren Hans Knake gegeben hat. 1496 im Oktober verlehnte der Lübecker Vogt auf Schonen an einen Hans Knake, von dem es im Vogtbuch heißt: „... unde he is by her Jasper Langen, unde he secht, dat he syn gelt hefft ...“, auf der Lübecker Vitte eine Stelle, die Knake zurückgeben sollte, falls es sich herausstellen würde, „... dat he (de) to Dansken ore gelt hefft ...“.⁴⁸ Danach hatte Lange also den jüngeren Hans Knake aus Danzig als seinen Knecht und mit einer „wedderlegginge“ ausgestattet nach Schonen geschickt.

Ein großer Teil der von Lange 1492 von Lübeck nach Danzig versandten Güter wird also in die Gesellschaft mit Struving gehört haben oder doch an diesen als Eigengut geschickt worden sein. Lange verschifft in diesem Jahre nach Danzig 4½ Terling Tuch, 2 Päckchen im Werte von je 300 m. Lüb. (wahrscheinlich ebenfalls Tuch), 2 Kramfässer im Werte von je 200 m. Lüb., 1 „droge tunne“ im Werte von 288 m. Lüb., 3½ Tonnen Zinn, Silber in Höhe von 46 m. „lodich“ und schließlich 54 Last, 4 Tonnen Salz im Werte von 972 m. Lüb. Dazu kamen zweimal in ihrer Werthöhe und nach der Warenart nicht zu bestimmende Sendungen „in des schippers kisten“. Aus Danzig erhielt Lange 1493 nur 15 Stück Blei im Werte von 116 m. Lüb. Nach Reval und Riga gingen durch ihn 1492 nur Laken, während er dafür 1493 aus Reval 4 „boreven fate“ (vermutlich also Pelzwerk) zugesandt bekam. Seine Ausfuhr nach Stockholm bestand aus (1492) Salz, Leinwand, 1 Tonne mit Kleidern, Hopfen und (1493) Salz, die Einfuhr von dort aus Kupfer, Osemund und Lachs.

Lange hatte als Lübecker Ratmann sein Kapital in vielfältiger Form angelegt: Zu einem Teil steckte es im Handel als Eigen- oder Gesellschaftskapital⁴⁹ bzw. als „wedderlegginge“⁵⁰, z. T. aber auch in der Reederei⁵¹ oder im Grundbesitz, denn Lange gehörte noch ein Teil des Dorfes Schlutup.⁵² Er muß über ein bedeutendes Vermögen verfügt haben, denn außerdem betätigte er sich in Kreditgeschäften und konnte es sich dabei leisten, langfristige, unverzinsliche Darlehen zu geben.⁵³

Wie bei Possik und Lange gründete sich die hervorragende Stellung des Lübecker

⁴⁷ WAP Gdańsk 300.43.4b, S. 9: Am 24. April 1499 quittierte der Beauftragte des Haupterben Struvings den Testamentariern, unter ihnen auch „Hans Knaken den olden“, den Empfang der ihm ausgesetzten Summe.

⁴⁸ Schäfer, Dietrich, Das Buch des lübeckischen Vogtes auf Schonen, Nr. 354, S. 52.

⁴⁹ HUB XI, Nr. 1 036: 1497 Okt. verlor Lange von Reval nach Lübeck bestimmtes Gut, das sein Eigengut war. Vgl. die „merke“ mit HUB X, Nr. 680.

⁵⁰ S. die Gesellschaft mit Struving und die Hans Knake gewährte „wedderlegginge“.

⁵¹ HUB XI, Nr. 1 037.

⁵² Fehling, E. F., a. a. O., S. 83, Nr. 570.

⁵³ HR III, 2, Nr. 392.

Bürgers Arnd Jagehorn⁵⁴ im Lübecker Handel nach Danzig vor allem auf die Tuchausfuhr. Neben dem Danzighandel spielte für seine Geschäftstätigkeit der Handel mit Schonen und Dänemark eine bedeutende Rolle (siehe Tabelle 67).

Tabelle 67

1492/93	Ausfuhr (in m. Lüb.)	Einfuhr (in m. Lüb.)	gesamt (in m. Lüb.)	= %
Reval	688	—	688	4,0
Riga	120	639	759	4,5
Pernau	—	12	12	0,1
Schonen/Dänemark	1 638	5 387	7 025	41,3
Schweden	18	18	36	0,2
wend. Städte	428	706	1 134	6,7
Danzig	5 344	2 012	7 356	43,2
gesamt	8 236	8 774	17 010	100,0

Jagehorn, dessen Verbindung zu den Danziger Kaufleuten Tideman Valand und Simon Dalewyn schon erwähnt wurde,⁵⁵ exportierte nach Danzig vorwiegend Tuch; 1492 waren es 10 Terling im Werte von 3 100 m., und 1493 versandte er 7 Terling im Werte von 1 800 m. dorthin, insgesamt also 17 Terling im Werte von 4 900 m. Bei den von Jagehorn nach Danzig gehandelten Tuchen handelte es sich ausnahmslos um niederländisches Tuch. Von den 17 Terling sind 8 als Naardener, 2 als Naardener und Popperinghesche und ein Terling als Haagensche Laken eingetragen; die restlichen 6 Terling ohne nähere Sortenbezeichnung waren dem Taxpreis (je 300 m.) nach von gleicher Herkunft und Beschaffenheit. Neben Tuch schickte er 1492 noch 22 Last Salz (396 m.) und 1493 noch 2 Last Hering (Taxpreis je Last 24 m. = Aalborgische Heringe) nach Danzig.

In der Einfuhr aus Danzig beschränkte er sich 1492 fast ausschließlich auf Holz (56 Hundert Wagenschoß),⁵⁶ daneben noch 1 Last Hirse (24 m.) und eine halbe Last Mehl (zollfrei). 1493 dagegen stand in seiner Einfuhr aus Danzig Blei (33 Stück im Werte von rd. 600 m.) an der Spitze, dann folgten Wachs, Holz, Osemund, Fisch, Pech, Teer und Hirse. In sein zweites großes Handelsgebiet, nach Schonen und Däne-

⁵⁴ Ebel, Wilhelm, Ratsurteile I, Nr. 393, 682, 933; Link, Hanna, a. a. O., S. 253 Anm. 237, S. 266; Mitglied der Leichnams-, Leonhardts- und Antoniusbrüderschaften.

⁵⁵ S. S. 227 Anm. 27.

⁵⁶ Mit dieser Holzmenge nahm er in der Holzeinfuhr Lübecks aus Preußen 1492/93 die dritte Stelle ein, s. S. 109.

mark, handelte Jagehorn vor allem mit Salz, aber auch mit Blei und ließ sich dafür vor allem Hering kommen. Neben Schonenschem führte er auch 1492 größere Mengen Aalborger Hering ein, den er nach Reval, Riga und Danzig weiterschickte.⁵⁷

Neben Hering handelte er nach Livland noch Tuch und Seim und bezog von dort Wachs, Teer, Asche, Talg und Flachs. Seine Ausfuhr nach den wendischen Städten bestand in erster Linie aus Osemund, daneben etwas Salz und Aalborgischem Hering, wofür er 1492 Schonenschen Hering und 1493 Wachs von dort zurückerhielt.

In welchem Umfange Jagehorn von Lübeck aus in die Niederlande und nach Binnendeutschland hinein Eigenhandel trieb, läßt sich wegen des Fehlens aller Nachrichten hierüber nicht entscheiden. Andererseits sprechen gerade das Fehlen dieser Nachrichten, der relativ starke Anteil der Salzausfuhr nach Danzig, der von ihm über Lübeck nach Aalborg ostwärts und mit Blei und Osemund aus Danzig nach Aalborg und in die wendischen Städte betriebene Handel und nicht zuletzt seine starke Beteiligung am Schonhandel dafür, daß in Jagehorns kaufmännischer Betätigung der Schwerpunkt im Ostseehandel lag, während der westwärts gerichtete Handel für ihn von untergeordneter Bedeutung war.

Wesentlich einfacher läßt sich diese Frage für den Handel des Lübecker Bürgers *Johan van der Lucht*⁵⁸ beantworten. Dessen Handel konzentrierte sich innerhalb der Ostsee fast vollständig auf den Preußen- und Livlandhandel (siehe Tabelle 68).

Tabelle 68

Ausfuhr nach	Reval	Riga	Schonen/ Dänemark	Danzig	gesamt
1492	736 m.	—	18 m.	2238 m.	2992 m.
1493	—	761 m.	—	846 m.	1607 m.
Einfuhr von					
1492	—	—	—	123 m.	123 m.
1493	225 m.	—	—	36 m.	261 m.
gesamt	961 m.	761 m.	18 m.	3243 m.	4983 m.
= %	19,2%	15,2%	0,4%	65,2%	100,0%

⁵⁷ So 1492 aus 4 Schiffen insgesamt 20 Last, von denen 16½ Last nach Reval und Riga und 2 Last nach Danzig weitergingen. — Für Jagehorns enge Verbindungen mit Aalborg spricht auch der Umstand, daß er 1489 als Schiedsmann in einer streitigen Angelegenheit zwischen einem Aalborger und einem Rostocker vermittelte, s. HUB XI, Nr. 288.

⁵⁸ Als Lübecker Bürger ausdrücklich bezeichnet in HR III, 2, Nr. 164 § 53; HUB XI, Nr. 167; HR III, 3, Nr. 10. Nach Link, Hanna, a. a. O., S. 253 Anm. 237 Mitglied der Leonhardts- und Antoniusbrüderschaft.

Die Nachrichten über Lucht setzen schon 1465 ein, in welchem Jahre er zusammen mit Jasper Lange u. a. in Brügge auf Bezahlung gelieferter Waren klagte.⁵⁹ Seit 1471 wird er wiederholt als Sprecher und Altermann des Kaufmanns zu Brügge erwähnt, zuletzt 1477.⁶⁰ Von Flandern aus beteiligte er sich auch am Englandhandel, wie seine Erwähnung in den Ausfuhrverzeichnissen für hansische Kaufleute aus Sandwich 1476/77 beweist.⁶¹ Schon damals bestanden aber auch Verbindungen mit Reval zu Evert Smyt, Ladewich van Kruft, Wylm Rynckhoff, Marcus van der Molen und Goswyn van dem Berge, die an ihn 1476 ihre Waren verschickten.⁶² Zuletzt ist Lucht in den Niederlanden 1481 festzustellen, denn in diesem Jahre wurde er von dem Danziger Ratmann Johann Eggerdes gegenüber den Älterleuten des Kaufmanns in Brügge zur Einforderung des Nachlasses von dessen in Dordrecht verstorbenem Bruder Thomas Eggerdes bevollmächtigt.⁶³

Bald danach muß Lucht seine Tätigkeit nach Lübeck verlegt haben, von wo aus er seine Geschäfte nach Livland⁶⁴ und Danzig weiter betrieb. Von Lübeck aus stand Lucht mit zwei bedeutenden Danziger Fernhändlern in Beziehung. Der eine war der Danziger Kaufmann und Schöffe Jacob van Vrechten, der in den 60er und 70er Jahren und auch noch bis zu seinem Tode 1484 von Danzig aus einen umfangreichen Handel betrieb⁶⁵ und an den Lucht nach dessen Tode noch Forderungen hatte, die er

⁵⁹ HUB IX, Nr. 231.

⁶⁰ HR II, 6, Nr. 531, 556, 612; HUB X, Nr. 563 § 9, 578, 579; HR III, 1 Nr. 14 § 1.

⁶¹ HUB X, Nr. 438 § 12.

⁶² WAP Gdańsk 300.43.2b, S. 392' f., 1476 feria sexta post Petri (= 1476 Febr. 23): „Hans Werner, eyn schipher, wanaftich too Wysmer, heft begert tuchnisse unde leydes gehedes dinges, to apende yn Hans Czerneholttes huse eyn schryvekomptor, tobehorende Mathias Vosse, ok wanaftich darsulvest tor Wysmer; uth welchem komptor ... Hans Werner ... genamen heft dre breve, de eyne ludende an Hinric Zelynge to Brugge, de andere ludende an Johan Bethson to Amsterdamme unde de drudde ludende an Hans van der Lucht ...“ Dazu enthielt die Kiste die Zerter des Schiffers mit den Namen seiner Befrachter (s. oben im Text). Zur Identifizierung als Revaler Ratsherren und Bürger s. Ebel, Wilhelm, Ratsurteile I, Nr. 213, 214, 218, 220, 223, 228, 339, 747, IV, Nr. 195; HUB X, Nr. 240 Anm. 4.

⁶³ WAP Gdańsk 300.43.197, S. 24: „Ad aldemanos in Brugge. her Johan Eggerdes constituit in procuratores suos Gerdt Freudenberch, fratrem suum presentem, et Johannem vaner Lucht ... omnia et singula bona relicta fratris sui Anthonius Eggerds in Dordrecht, sic edoctus esse (so!) in domino defuncti, emonendum ... Act. sabbato ante Jubilate 1481“ (= Mai 12). Nach G. Neumann (a. a. O., Stammtafel) und H. Samsonowicz (Untersuchungen, S. 144) hieß der verstorbene Bruder Thomas, nicht Anton. Nach Neumann waren Joh. und Thomas Neffen (Schwestersöhne) Hinrich Castorps I, nach Samsonowicz dessen Großneffen.

⁶⁴ HUB XI, Nr. 167; HR III, 3, Nr. 10.

⁶⁵ Zu Jacob van Vrechten und seinen Geschäften in den 60er und 70er Jahren s. H. Sam-

durch eine „besate“ auf Güter Vrechtens in Lübeck befriedigte.⁶⁶ Bei der Auseinandersetzung hierüber mit den Erben Vrechtens stand er übrigens diesmal dem Johann Eggerdes gegenüber, den die Vormünder der Kinder Jacobs van Vrechten zur Regelung aller Fragen in Lübeck bevollmächtigt hatten.⁶⁷

Im Oktober 1492 wurde Lucht dann von dem Danziger Bürger, dem späteren Schöffen (1499) und Ratmann (1517) Reinhold Feltstede, dem Sohn des schon in Verbindung mit Jasper Lange erwähnten Ratmannes Roloff Feltstede⁶⁸, zur Eintreibung von dessen Forderungen in Lübeck ermächtigt.⁶⁹

Daß Johan van der Lucht zur gleichen Zeit noch Verbindungen mit Flandern unterhielt, zeigt die ihm 1493 erteilte Vollmacht eines Bürgers von Brügge zur Einforderung von Schulden in Lübeck.⁷⁰ Luchts Ausfuhr nach Danzig beschränkte sich in den Jahren 1492/93 auf Tuch und Salz. In diesen beiden Jahren versandte er nach Danzig 6½ Terling Laken im Werte von 2 646 m., dazu 1492 noch 24 Last und 10 Tonnen Salz (438 m.). Seine Einfuhr von dort bestand aus 9 Hundert Wagenschuß und 3 Quarter Klappholz (78 m.), 1 Mese Kupfer (45 m.) und 1½ Last Hirse (36 m.). Nach Livland gingen Laken im Austausch für Wachs.

Bei einem Kaufmann, der wie Lucht in den zurückliegenden drei Jahrzehnten eine derartige Aktivität entfaltet und der unter seinen Standesgenossen eine geachtete Stellung eingenommen hatte, wie sein langjähriges Wirken als Ältermann in Brügge und noch 1487 sein Auftreten als Sprecher des Lübecker Kaufmanns vor dem Hanse tag in Lübeck⁷¹ bezeugt, hätte man größere Umsätze erwartet. Ihr Fehlen und der verhältnismäßig bescheidene Handel Luchts sind nur durch ein allmähliches Zurückziehen aus dem Handel gegen Ende seines Lebens zu erklären. Nach seiner Richtung wie auch nach der Art der von ihm gehandelten Waren sowie nach seinem Werde-

sonowicz, Untersuchungen, S. 148 f.; für die Jahre nach 1473–1476 s. vor allem HUB X, Nr. 676, 706, 715, 716, 781, 930 Anm. 1, 957 Anm. 1, 969.

⁶⁶ Ebel, Wilhelm, Ratsurteile I, Nr. 428.

⁶⁷ WAP Gdańsk 300.43.197, S. 54, 1487 nach Marci evang. (= 1487 nach April 25): „ad Lubicenses. Tydeman et Albertus Cysze et Meynhardus Steinwech tutore nomine relictorum puerorum Jacobi Frechten constituerunt Johanem Eggerds omnia et singula debita ibidem sui patris existentia . . . emonendum . . .“

⁶⁸ S. S. 229; über Roloff und Reinhold Feltstede s. H. Samsonowicz, Untersuchungen, S. 145 ff.

⁶⁹ WAP Gdańsk 300.43.197, S. 78', 1492 feria sexta post Dyonisii (= 1492 Okt. 12): „Lubeck Scabinorum. Reynolt Veltstedt constituit in procuratorem Johannum van der Lucht absentem omnia sua debita ibidem inventa monendum . . .“

⁷⁰ HUB XI, Nr. 661.

⁷¹ HR III, 2, Nr. 164 § 53.

gang verkörperte er den Typ des Lübecker Flandernhändlers, der von Lübeck aus den Warenverkehr aus der östlichen Ostsee nach Flandern vermittelte.

In vieler Hinsicht gleicht Luchts Danzighandel dem zur gleichen Zeit dorthin betriebenen Handel des Lübecker Bürgers und Kaufmanns Frederick Kortsack, der durch eine 1486 geschlossene Ehe mit den Castorps verwandt war.⁷² Auch er war im Livlandhandel⁷³ und im Danzighandel tätig und besaß sehr wahrscheinlich Handelsverbindungen nach Flandern.⁷⁴ 1492 versandte er 4 Terling Laken nach Danzig (im Werte von 1 398 m.), dazu 18 Last, 4 Tonnen Salz (324 m.); 1493 waren es nur 1 „droge“ Tonne (96 m., Inhalt wahrscheinlich auch Laken) und $\frac{1}{2}$ Last Rotscher (24 m.). Wesentlich größer aber waren seine Einfuhren aus Danzig. 1492 zwar importierte er nur 1 Stück Wachs im Werte von 200 m., doch 1493 dann 157 $\frac{1}{2}$ Hundert Wagenschoß und „Holz“, wobei es sich dem Preise nach ebenfalls um Wagenschoß handelte; dazu führte er noch 2 Stück Wachs (400 m.) von dort ein. Mit seinen großen Holzimporten im Werte von 1 278 m. rückte er in der Liste der Lübecker Holzimporteure aus Preußen für die Jahre 1492/93 mit einer Beteiligung von 15,3% auf die erste Stelle.⁷⁵

Gründete sich die hervorragende Stellung aller bisher behandelten Danzighändler in erster Linie auf ihre hohen Umsätze im Tuchhandel dorthin, so spielte im Handel der beiden Lübecker Großhändler David Divessen und Hermen Huterok zwar Tuch auch noch eine wichtige, aber nicht mehr die entscheidende Rolle. Vielmehr nahmen beide ihre bedeutende Stellung in der Rangliste der Lübecker Danzighändler wegen ihrer hohen Einfuhren von dort ein.

Der Handel des Lübecker Bürgers und späteren Ratmannes David Divessz⁷⁶ verteilte sich im wesentlichen auf Danzig und Livland (siehe Tabelle 69).

Die Familie Dives kommt in Lübeck seit den 20er Jahren des 15. Jahrhunderts vor. 1421 handelte ein Hinrich Dives mit Getreide in Flandern;⁷⁷ 1431 ist derselbe Hinrich Dives wiederum in den Niederlanden anzutreffen, wohin er aus Hamburg Pelzwerk verschifft hatte, das zu einem Viertel ihm, zu drei Vierteln aber nach Preu-

⁷² Kortsack heiratete nach G. Neumann (a. a. O., Stammtafel) eine Tochter von Gerd Castorp I, dem etwa 1461 aus Dortmund nach Lübeck eingewanderten 2. Bruder des Bürgermeisters Hinrich Castorp I. — Nach Link, Hanna, a. a. O., S. 266, gehörte er der Antoniusbrüderschaft an, deren Schaffer er 1499/5000 war; nach G. Fink, a. a. O., S. 353 nahm er 1481 für 10 Jahre von der Leonhardtsbrüderschaft auf sein Haus Brauerstraße 23 eine Rente.

⁷³ HUB XI, Nr. 1 036.

⁷⁴ S. S. 123.

⁷⁵ S. S. 109.

⁷⁶ Fehling, E. F., a. a. O., S. 85, Nr. 581.

⁷⁷ LUB VIII, Nr. 122.

ßen gehörte.⁷⁸ Hinrich Dives handelte auch nach England⁷⁹ und nach Livland⁸⁰ und besaß neben Schiffsanteilen⁸¹ noch Israelsdorf⁸², Geeschendorp und (zur Hälfte) Oberwolde.⁸³ Außerdem erwarb er 1451 zwei Hopfenhöfe.⁸⁴ Seinen Englandhandel und die Reederei betrieb er zusammen mit dem Vater des späteren Lübecker Ratmannes Johan Meyer, dem Lübecker Bürger Otto Meyer.⁸⁵ Kurz vor 1454 ist er gestorben;⁸⁶ als einer seiner Erben wird ein Hinrich Dives genannt,⁸⁷ der 1468 noch in Lübeck lebte.^{87a}

Tabelle 69

	Ausfuhr (in m. Lüb.)		Einfuhr (in m. Lüb.)		gesamt (in m. Lüb.)	= %
	1492	1493	1492	1493		
Reval	2040	2264	1230	4719	10253	33,8
Riga	—	300	—	—	300	1,0
wend. Städte	—	90	—	—	90	0,3
Schonen	—	—	—	180	180	0,6
Danzig	4236	5780	3584	5927	19527	64,3
gesamt	6276	8434	4814	10826	30350	100,0

Es läßt sich nach den uns überkommenen Quellen nicht genau bestimmen, in welchem Verwandtschaftsverhältnis unser David Dievessz zu Hinrich Divesz gestanden hat. Möglicherweise ist er ein jüngerer Sohn gewesen, denn Hinrich Divesz muß bei seinem zwischen 1451 und 1454 erfolgten Tode noch unmündige Kinder hinterlassen haben, da für seine Erbschaft Vormünder bestellt wurden, die noch 1456 ihr Amt ausübten. Andererseits muß David Divesz bereits in jüngeren Jahren über beträchtliches Vermögen und auch ausgezeichnete Beziehungen zu den Lübecker Patrierfamilien verfügt haben, wie seine Ehe mit der Tochter des 1447 in den Rat ge-

⁷⁸ HUB VIII, Nr. 1 255, III § 7.

⁷⁹ Ebenda, Nr. 215 § 63.

⁸⁰ Ebenda, Nr. 369.

⁸¹ Ebenda, Nr. 215 § 64.

⁸² LUB VIII, Nr. 523.

⁸³ LUB IX, Nr. 325: 1456 verkauften die Vormünder „selgen Hinrick Dives“ diese Besitzungen.

⁸⁴ LUB IX, Nr. 29.

⁸⁵ Fehling, E. F., a. a. O., S. 86 f., Nr. 587.

⁸⁶ HUB VIII, Nr. 369.

⁸⁷ LUB X, Nr. 117.

^{87a} Ebel, Wilhelm, Ratsurteile, IV, Nr. 92.

wählten und 1467 gestorbenen Johan Sine (tzine) beweist.⁸⁸ Er kann also kaum erst nach Lübeck zugewandert sein.

Die erste Nachricht über David Divesz stammt aus dem Jahre 1473, in dem er durch den Kaufmann in Brügge zur Verfolgung von Forderungen eines hansischen Kaufmanns in Reval bevollmächtigt wurde.⁸⁹ 1486 war er Frachtherr der Lübecker Revalfahrer⁹⁰ und lieferte zusammen mit Johan van der Lucht u. a. 1487 an den Revaler Rat Silber.⁹¹ Divesz' Revalhandel bestand in den Jahren 1492/93 vornehmlich im Versand von Tuch; daneben vertrieb er Hering, Seim und Zinn dorthin. Er empfing dafür aus Reval vor allem Wachs, außerdem Pelzwerk, Tran, Aal und etwas Flachs. Sein Verkehr mit Riga beschränkte sich in diesen Jahren auf den Versand eines Terlings Laken im Jahre 1493. Im Handel mit Danzig konzentrierte sich Divesz ebenso wie in seinem Livlandhandel vor allem auf den Umgang mit hochwertigen Stapelgütern, wie der Überblick (Tabelle 70) über seine Aus- und Einfuhren im Danzighandel zeigt.

Allein diese Konzentration auf hansische Stapelwaren qualifiziert Divesz als einen Fernhändler, der auf der traditionellen hansischen Verkehrslinie von Livland/Preußen über Lübeck nach den Niederlanden weitreichende Handelsgeschäfte betrieb.

Tabelle 70

Ausfuhr	1492		1493	
	(in m. Lüb.)	= %	(in m. Lüb.)	= %
Tuch	1746	41,3	2910	50,4
Salz	2484	58,7	216	3,7
Hering	—	—	2484	43,0
Öl	—	—	80	1,4
Garn	—	—	90	1,6
Glas	6	0,0	—	—
gesamt	4236	100,0	5780	100,1
Einfuhr				
Wachs	2332	65,3	3657	61,9
Kupfer	36	1,1	2126	35,7
Blei	875	24,5	144	2,4
Asche	294	8,3	—	—
Holz	15	0,4	—	—
Bier	10	0,3	—	—

⁸⁸ Fehling, E. F., a. a. O., S. 85, Nr. 581 und S. 74, Nr. 527.

⁸⁹ HUB X, Nr. 190.

⁹⁰ HUB XI, Nr. 65.

⁹¹ Ebenda, Nr. 167.

Daß er dabei den „Internhandel“ nicht vernachlässigte, sondern vielmehr durchaus in der Lage war, mit bedeutendem Kapitaleinsatz bei weniger preisbeständigen Waren wie Salz oder Hering günstige Konjunkturen auszunutzen, zeugt nicht allein von kaufmännischer Aktivität, sondern mehr noch vom Umfang und der Mobilität des ihm für den Einsatz als Handelskapital zur Verfügung stehenden Vermögens. So war Divesz an dem starken Anschwellen der Salzausfuhr (1492) und der Heringsausfuhr (1493) mit 11,8% bzw. 26,8% der jedesmaligen Lübecker Jahresausfuhr nach Danzig beteiligt. Damit nahm er in der Liste der Exporteure der beiden Güter in den betreffenden Jahren jeweils den 2. Platz ein.

Die eigentliche Grundlage seines Geschäftes bildeten aber der Wachshandel und der Handel mit Buntmetallen. An der Lübecker Wachseinfuhr aus Danzig war Divesz in den Jahren 1492/93 mit 51%, an der Kupfereinfuhr des Jahres 1493 mit 80,9% beteiligt. Er stand damit bei diesen beiden Artikeln an der Spitze der Lübecker Danzighändler.

Hinsichtlich der Verteilung des Handels auf die einzelnen Richtungen des Ostseeverkehrs kam ihm der Lübecker Bürger *Hermen Hütterok*⁹² am nächsten, wenn auch nicht zu übersehen ist, daß seinem Handel die Beständigkeit der Umsatzhöhen, wie sie Divesz aufzuweisen hat, abgeht (siehe Tabelle 71).

Hütterok ist zuerst 1477 im Handel nach Dänemark feststellbar.⁹³ Sein Handel mit Schonen und Dänemark in den Jahren 1492/93 beschränkte sich auf die Ausfuhr von Salz und die Einfuhr von Hering, von einer halben Kiste Glas als Ausfuhrgut abgesehen. Nach Livland führte Hütterok dagegen 1492/93 nur Tuch nach Reval aus und bezog dafür im darauffolgenden Jahre nur Wachs aus Reval und Riga. Aus

Tabelle 71

	Ausfuhr (in m. Lüb.)		Einfuhr (in m. Lüb.)		gesamt (in m. Lüb.)	=%
	1492	1493	1492	1493		
Reval	4850	—	—	125	4975	23,4
Riga	—	—	—	120	120	0,6
Schonen/Dänemark	124	216	192	576	1108	5,2
wend. Städte	1548	78	—	—	1626	7,7
Danzig	8452	510	2716	1523	13201	62,4
Königsberg	162	—	—	—	162	0,7
gesamt	15136	804	2908	2344	21192	100,0

⁹² Ebel, Wilhelm, Ratsurteile I, Nr. 276, 281, 446, 601; Link, Hanna, a. a. O., S. 253 Anm. 237: Mitglied der Leonhardts- und Antoniusbrüderschaft; ebd., S. 266 Schaffer der Antoniusbrüder 1482/3.

⁹³ HR III, 1, Nr. 55 § 11.

dem Verzeichnis der durch den Untergang des Schiffers Ovendorp 1497 geschädigten Lübecker Bürger geht aber hervor, daß er von Reval auch Tran kommen ließ;⁹⁴ ebenfalls dürfte der Talg, den er 1481 in den Niederlanden verkaufte,⁹⁵ aus Livland gestammt haben. In den 90er Jahren war Hütterok im Livlandhandel außerdem noch als Reeder beteiligt.⁹⁶ Ungewiß muß dagegen bleiben, wohin er das Baiensalz bestimmt hatte, das er etwa 1495 zwei verschiedenen Schiffern verfrachtet hatte.⁹⁷ Im Handel mit den wendischen Städten trat Hütterok nur als Exporteur in Erscheinung; seine Ausfuhrgüter dorthin waren Tuch, Einbecker Bier, Wein, Blei (wahrscheinlich aus preußischer Einfuhr), Salz und Öl. Verschiedene Anzeichen sprechen dafür, daß er diese Güter vornehmlich nach Stralsund und Stettin handelte.

Der Umfang seiner Ausfuhr nach Danzig ist in den beiden hier erfaßten Jahren sehr verschieden; die Jahresausfuhren verhalten sich zueinander wie 94,3 : 5,7. In der Ausfuhr des Jahres 1492 stand Tuch mit einem Wert von 4 394 m. (52,0%) an erster Stelle, gefolgt von Salz im Werte von 3 015 m. (35,6%). Mit seiner Salzausfuhr nahm Hütterok unter den Lübecker Salzexporteuren nach Danzig in diesem Jahr den ersten Platz (14,4% der Jahresausfuhr) ein.

Die restliche Ausfuhr im Werte von 1 043 m. (12,4%) bestand aus Rosinen, Feigen, Zinn, „clavant“, Alaun, Häuten und Rotscher. Im Jahre 1493 führte er nur Tuch und Wein aus.

Allein nach der Ausfuhr zu urteilen, müßte man Hütterok unter die Gelegenheitshändler des Jahres 1492 einreihen. Seine in beiden Jahren hohen Einfuhren aus Danzig kennzeichnen ihn jedoch als ständigen Danzighändler. Die Einfuhr setzte sich wie in Tabelle 72 gezeigt zusammen:

Tabelle 72

Einfuhr	1492		1493	
	in m. Lüb.	= %	in m. Lüb.	= %
Blei	1824	67,2	639	41,9
Pech	333	12,2	519	34,1
Teer	48	1,8	—	—
Asche	315	11,6	85	5,6
Wachs	—	—	280	18,4
Hirse	120	4,4	—	—
Osemund	76	2,8	—	—
gesamt	2716	100,0	1523	100,0

⁹⁴ HUB XI, Nr. 1 036.⁹⁵ HUB X, Nr. 911.⁹⁶ HUB XI, Nr. 1 037.⁹⁷ Ebel, Wilhelm, Ratsurteile I, Nr. 683, 686.

In gewisser Weise ergänzten sich der Handel Hütteroks und Divessz' gegenseitig. Während Divessz aus Danzig vornehmlich Wachs und Kupfer einfuhrte, bezog Hütterok vor allem Blei und Waldprodukte (Asche/Pech/Teer) von dort. In beiden Gütern behauptete er in der Lübecker Einfuhr aus Danzig 1492/93 die Spitze, bei Blei mit 42,3% und bei Asche/Pech/Teer mit 30% der Gesamteinfuhren.

Der Eindruck einer gewissen Spezialisierung und Arbeitsteilung unter den bedeutenderen Lübecker Danzighändlern am Ende des 15. Jahrhunderts wird noch verstärkt, wenn wir den Handel des Lübecker Bürgers Volmer Musz⁹⁸ analysieren. Zunächst jedoch ist auch bei ihm festzustellen, daß auch er sich nicht auf den Danzig- oder Preußenhandel allein beschränkte (siehe Tabelle 73).

Tabelle 73

Ausfuhr nach	Stockholm	Danzig	Schonen/ Dänemark	Wismar	gesamt
1492	2855 m.	882 m.	—	18 m.	3755 m.
1493	448 m.	1016 m.	246 m.	—	1710 m.
Einfuhr von					
1492	2892 m.	2512 m.	—	—	5404 m.
1493	2704 m.	3490 m.	334 m.	—	6528 m.
gesamt	8899 m.	7900 m.	580 m.	18 m.	17397 m.
= %	51,2%	45,4%	3,3%	0,1%	100,0%

Volmer Musz ist als Sohn des gleichnamigen Lübecker Bürgers im Schwedenhandel großgeworden; zwischen 1460 und 1466 lebte er in Stockholm, wo er wahrscheinlich seine Gesellenjahre absolvierte, bevor er sich spätestens 1468 dauernd in Lübeck niederließ. Im Juni 1468 machte er hier ein Testament, in dem sein Vater als noch lebend erwähnt wurde.⁹⁹ Wann dieser gestorben ist, ließ sich nicht feststellen, so daß auch unklar blieb, ob es sich bei dem 1469 im Tuchhandel von Lübeck nach Riga und Reval¹⁰⁰ und 1472 mit England¹⁰¹ tätigen Lübecker Bürger Volmar Musz um Vater oder Sohn gehandelt hat. Später ist ein Musz im Livlandhandel nicht mehr feststellbar, was die Vermutung nahelegt, daß der Sohn sich nach dem Tode des Vaters auf den Schweden- und Danzighandel beschränkte. Sein eigent-

⁹⁸ Link, Hanna, a. a. O., S. 266; Schaffer der Antoniusbrüderschaft 1494/95.

⁹⁹ Weinauge, Eberhard, a. a. O., S. 58.

¹⁰⁰ HUB IX, Nr. 558, Nr. 744.

¹⁰¹ HR II, 7, Nr. 31, 32.

liches Betätigungsfeld war der Stockholmhandel, in dem er urkundlich zuerst 1468 als Volmer Musz d. J. auftritt.¹⁰²

Im Schwedenhandel stand er in nicht näher zu bestimmenden, aber vermutlich sehr engen geschäftlichen Beziehungen zu dem Lübecker Heyne Bispnrade, der gleichfalls zwischen 1460 und 1492 im Lübecker Stockholmhandel tätig war.¹⁰³

In seinem Testament vom 10. Januar 1475 vermachte Musz ihm sein Lübecker Haus und 400 m. Bargeld,¹⁰⁴ und vor 1484 unterhielten beide zusammen mit Heinrich Fyncke und Hans Warnbecke Geschäftsbeziehungen mit dem Stockholmer Münzmeister Hans Grave u. a.¹⁰⁵ Für das enge Zusammenwirken der beiden Männer spricht auch der Umstand, daß 1488 ein Schiffer Cleys Vos beide Lübeck gegenüber zur Einziehung von Frachtschulden u. a. Forderungen beglaubigte.¹⁰⁶ Außerdem un-

Tabelle 74

	1492		1493	
	in m. Lüb.	= %	in m. Lüb.	= %
Ausfuhr				
Fässer	586	66,4	240	23,6
Hering	—	—	288	28,4
Waid	128	14,5	288	28,4
Kessel	—	—	200	19,7
Salz	108	12,3	—	—
Äpfel	60	6,8	—	—
gesamt	882	100,0	1016	100,0
Einfuhr				
Fisch	1287	51,2	2374	68,0
Flachs	487	19,4	520	15,0
Talg	219	8,7	378	10,8
Kupfer	—	—	81	2,3
Fisch/Flachs/Talg	499	19,9	—	—
Rest	20	0,8	137	3,9
gesamt	2512	100,0	3490	100,0

¹⁰² HUB IX, Nr. 516.

¹⁰³ Weinauge, Eberhard, a. a. O., S. 58.

¹⁰⁴ Ebenda.

¹⁰⁵ HUB X, Nr. 1 141.

¹⁰⁶ WAP Gdańsk 300.43.197, S. 57, altera post ascensionis Domini 1488 (= 1488 Mai 16): „Lubeck. Scabinorum. Cleysz Vosz constituit in procuratores Heyne Wispenrade unnde Volmer Muesz absentes ...“

terhielt Musz Verbindungen mit dem Stockholmer Bürger Mattes Lutke,¹⁰⁷ dem er 1492 von Lübeck aus Tuch zuschickte.¹⁰⁸ 1492/93 führte Musz nach Stockholm Tuch, Leinwand, Pechtling, Blech, Salz und Einbecker Bier aus und erhielt von dort Kupfer und Osemund, dann Butter, Mehl, Speck, Lachs, Selspeck, Häute und Pelzwerk.

Nach Schonen und Dänemark exportierte Musz 1493 Salz, Osemund und Pechtling und importierte im gleichen Jahre Hering. Für Musz' Danzighandel liegen nur die Nachrichten aus den Lübecker Pfundzollbüchern vor. Diese geben allerdings ein ziemlich genaues Bild über seinen Danzighandel und die Art der von Musz umgeschlagenen Waren (siehe Tabelle 74).

In den Ausfuhrposten „Fässer“ stecken 1492 ein Faß Zinn und 1493 eine Last Rotscher, die nicht ausgesondert werden konnten. Als Inhalt der Fässer können wir nach vielfachem anderweitigem Vorbild und nach dem Beispiel der Ausfuhr Musz' nach Stockholm vor allem Tuch und Leinwand (Pechtling) annehmen. Bei den unter „Rest“ zusammengefaßten Einfuhren handelt es sich 1492 um $\frac{1}{2}$ Schimese und 1493 um je $\frac{1}{2}$ Last Baiensalz und Selspeck sowie um 20 Tonnen Hafergrütze.

Bestimmend für Musz' Danzighandel waren in der Ausfuhr die in Fässern verpackte Leinwand und der Waid, für die Einfuhr Fisch und Flachs. Für die beiden letztgenannten Waren war er in den Jahren 1492/93 der größte Importeur des Lübecker Preußenhandels überhaupt.¹⁰⁹

Bis zu welchem Grade Musz von Lübeck aus nach Binnendeutschland oder in die Niederlande einen Eigenhandel unterhielt, ließ sich nicht feststellen. Angesichts seiner umfangreichen und sehr spezialisierten Ein- und Ausfuhren kann aber damit gerechnet werden, daß Musz seine Waren auf die Märkte in Binnendeutschland und den Niederlanden sandte und von dort bezog.^{109a}

Für den Lübecker Bürger Arnd Schinkel¹¹⁰ ist der Eigenhandel von Lübeck in die Niederlande bezeugt.¹¹¹ Auch er war wie Musz sehr stark im Lübecker Stockholmhandel engagiert (siehe Tabelle 75).

¹⁰⁷ Weinauge, Eberhard, a. a. O., S. 56.

¹⁰⁸ StA Lübeck, Pfundzollbücher 1492–1496, Ausgangsbuch, 1492 „na assumpt. Marie“ ist eingetragen: „Volmer Musz in her Stens kervel 1 terlink altsz unde nerdesz, hort Matz luten — 2 m. 3 B.“ (= 1492 nach Aug. 15).

¹⁰⁹ S. S. 128, 145.

^{109a} Ebel, W., Ratsurteile, IV, Nr. 206.

¹¹⁰ Ebel, Wilhelm, Ratsurteile I, Nr. 446, 696, 736; nach G. Fink (a. a. O., S. 344 Anm. 24), Mitglied der Leonhardsbrüderschaft seit 1499; außerdem gehörte Schinkel der Antoniusbrüderschaft (Schaffer 1490/91) und der Leichnamsbrüderschaft an, s. Link, Hanna, a. a. O., S. 253 Anm. 237, S. 266; Weinauge, Eberhard, a. a. O., S. 54.

¹¹¹ HUB XI, Nr. 763 C, D.

Tabelle 75

	Ausfuhr (in m. Lüb.)		Einfuhr (in m. Lüb.)		gesamt (in m. Lüb.)	= %
	1492	1493	1492	1493		
Reval	624	24	—	—	648	4,9
Riga	—	36	75	—	111	0,8
Schonen/Dänemark	216	—	144	—	360	2,7
wend. Städte	1877	—	—	240	2117	15,9
Stockholm	2950	342	3930	639	7861	58,9
Danzig	1483	36	558	178	2255	16,8
gesamt	7150	438	4707	1057	13352	100,0

Im Jahre 1492, in dem aus bereits bekannten Ursachen ein großer Teil des sonst durch den Sund gehenden Warenstroms über Lübeck geleitet wurde, belieferte Schinkel nahezu die gesamte südliche Ostseeküste von Reval bis Wismar, ohne daß im gleichen oder folgenden Jahre entsprechende Rücklieferungen erfolgten. Diese Feststellung trifft insbesondere für seinen Handel nach Livland und in die wendischen Städte zu, in gewissem Umfange auch für seinen auf 1492 beschränkten Schonenhandel. Nach Livland leitete Schinkel über Lübeck Seim, Hering, Tuch, Zinn und Schimesen und erhielt von dort Wachs, während in die wendischen Städte (einschließlich des Verkehrs nach Stettin und Pommern) durch ihn Salz, Tuch, Öl und Osemund versandt wurden, wofür er 1493 Wachs zurückerhielt. Im Schonenhandel tauschte er Salz gegen Heringslieferungen aus.

Regelmäßiger und im Warenkatalog reichhaltiger war sein Stockholmhandel, in dem sogar die Einfuhren überwogen, wenn auch der Umfang in beiden Jahren starke Unterschiede aufwies. Mit Stockholm tauschte er Salz, Tuch, Leinwand, Hopfen, Rosinen, Feigen, Hering, Schwerter und Blech gegen Kupfer, Osemund, Tran, Speck, Butter, Fleisch, Lachs, Aal, Häute und Selspeck aus.

In Schinkels Ausfuhr nach Danzig nahm Tuch nur eine sehr untergeordnete Stellung ein,¹¹² während den Hauptposten in seiner Ausfuhr 15 Schimesen (Häute und Felle) im Werte von 717 m. ausmachten, zu denen noch 37 Lasten Salz im Werte von 666 m. kamen; 1493 verzollte er nach Danzig überhaupt nur eine Schimese. Damit stand er in der Ausfuhr von Häuten und Fellen nach Danzig 1492 an erster Stelle.¹¹³ Seine Einfuhren von dort bestanden 1492 aus Hirse für 314 m., Wachs für 208 m., Speck und Blei, 1493 aus Wachs für 154 m. und Flachs für 24 m.

¹¹² HR III, 1, Nr. 10.

¹¹³ S. S. 77.

Ähnliche Spezialisierungstendenzen, gleichzeitig aber auch eine stärkere Konzentration auf den Danzig- bzw. Preußenhandel lassen sich bei den vier im folgenden zu behandelnden Lübecker Kaufleuten beobachten.

Der Lübecker Bürger *Hinrich van Resz* oder *Resen*¹⁴⁴ war wohl mit seinen Aus- und Einfuhren in allen Hauptrichtungen des Lübecker Ostseehandels vertreten, doch wickelte er den Hauptteil seiner Geschäfte vor allem mit Danzig und Livland ab (siehe Tabelle 76).

Tabelle 76

	Ausfuhr (in m. Lüb.)		Einfuhr (in m. Lüb.)		gesamt (in m. Lüb.)	= %
	1492	1493	1492	1493		
Reval	616	—	110	100	826	18,3
Schonen/Dänemark	79	18	—	257	354	7,8
wend. Städte	100	100	—	—	200	4,5
Schweden	—	—	—	30	30	0,7
Danzig	2028	778	98	192	3096	68,7
gesamt	2823	896	208	579	4506	100,0

Es ist zu fragen, ob Resens Livlandhandel in den übrigen Jahren nicht doch reger war, als es die obigen Zahlen erscheinen lassen, denn es ist bekannt, daß ihm 1490 in drei verschiedenen Schiffen je ein Faß mit Werk aus Reval zugesandt wurde, die er als sein Eigentum auf den Markt in Bergen op Zoom brachte, wo sie ihm als verdächtiges Gut arretiert wurden.¹⁴⁵ Auch hatte er 1497 sowohl aus Reval wie aus Riga Gut in den im September 1497 untergegangenen Schiffen zu erwarten, über dessen Zusammensetzung und Beschaffenheit leider nichts Näheres angegeben ist.¹⁴⁶ In den Jahren 1492/93 exportierte er nach Reval 1 Kramfaß, Tuch und 1 kleines Faß und importierte von dort Bocksfelle und Flachs.

Nach Dänemark (Horsens, n. w. von Aalborg) schickte Resen 1492 Blei, Hopfen und Faßware, aus Schonen bezog er Hering 1493 und versandte dorthin Salz. In die wendischen Städte gingen in beiden Jahren kleinere Sendungen Tuch. Aus Stockholm führte er 1493 Osemund ein.

¹⁴⁴ Fink, Georg, a. a. O., S. 339 Mitglied der Leonhardsbrüderschaft ein „Hinrick van Reysse“.

¹⁴⁵ HUB XI, Nr. 416, 460.

¹⁴⁶ Ebenda, Nr. 1 035, 1 036.

Nach Danzig exportierte Resen 1492/93 Fässer mit Kram, Alaun, Schwefel, Rosinen, Sehnengarn und unbekanntem Inhalt;¹¹⁷ Tuch wird unter seinen Ausfuhrn nur einmal 1492 erwähnt (1 Terling Naardener Laken für 300 m.). Als Rückfracht bezog er dafür 1492 zwei Fässer mit (litauischem) Garn und 1 Tonne mit unbekanntem Inhalt, 1493 dagegen Wagenschoß (für 120 m.) und Bernstein (für 72 m.). Resen konzentrierte sich in seinem Danzighandel also ausgesprochen auf die „kleinen“ Waren des hansischen Stapelverkehrs, was in vieler Hinsicht für die Großhändler seiner Größenordnung typisch war.

Das Bild, das uns die Pfundzollbücher vom Handel des Lübecker Kaufmanns Hermen Scroder¹¹⁸ vermitteln, gleicht in vielen Zügen dem Resens, nur daß bei Scroder noch der Handel mit Getränken dazukommt. Scroders Umsätze im Ostseehandel der Jahre 1492/93 verteilten sich zwischen Livland und Preußen fast genauso wie bei Resen (siehe Tabelle 77).

Tabelle 77

	Ausfuhr (in m. Lüb.)		Einfuhr (in m. Lüb.)		gesamt (in m. Lüb.)	= %
	1492	1493	1492	1493		
Reval	—	140	887	—	1027	12,2
Riga	—	—	69	—	69	0,8
wend. Städte	—	1840	—	228	2128	25,3
Danzig	2241	1564	672	630	5107	60,8
Königsberg	36	36	—	—	72	0,9
gesamt	2277	3580	1628	918	8403	100,0

Nach Reval versandte Scroder Zinn und erhielt von dort Wachs, aus Riga kamen Flachs und Teer. In die wendischen Städte gingen durch ihn Tuch (für 1 768 m.) und Öl (für 72 m.), davon Tuch für 888 m. nach Stralsund. Dafür bezog er aus den wendischen Städten Hering, wobei es sich nach dem Taxpreis um Schonenschen Hering der höchsten Preisklasse handelte.

Sein Handel nach Danzig wird am besten durch das Verzeichnis der von ihm 1493 dorthin verschickten Waren charakterisiert:

¹¹⁷ Nach Ebel, Wilhelm, Ratsurteile I, Nr. 638 handelte Resen auch in Lübeck mit Zwiebeln.

¹¹⁸ Über Hermen Scroder ließen sich keine näheren Angaben zur Person ermitteln. Sein Handelsbild kennzeichnet ihn zumindest aber als von Lübeck aus Handel treibenden Kaufmann.

Tuch (1 Terling, 1 kl. Packen)	450 m. = 28,8%
Hering (12 Last)	432 m. = 27,6%
Bier (45 Ton. Hamburger, 12 Faß Einbecker)	180 m. = 11,5%
Wein (6 Bote Romaine)	180 m. = 11,5%
Salz (6 Last)	108 m. = 6,9%
Rotscher (1 $\frac{1}{2}$ Last)	72 m. = 4,6%
1 „droge“ Faß	40 m. = 2,6%
Feigen (1 Last)	36 m. = 2,3%
Sallunen (1 kl. Packen)	24 m. = 1,5%
Glas (3 Kisten)	24 m. = 1,5%
Kalk (3 Last)	18 m. = 1,2%
	<hr/>
	1 564 m. = 100,0%

Seine Ausfuhr des Jahres 1492 ist in ähnlicher Weise proportioniert; nur fehlte in diesem Jahre der Hering, dafür versandte er aber noch 12 Faß Alaun sowie 1 Faß und 2 Tonnen Anis. In Scroder treffen wir zum ersten Mal auf einen Großhändler, der auch in größerem Umfange Bier und Wein nach Preußen handelte. Die Getränkeausfuhr nach Preußen machte unter Einrechnung der von ihm nach Königsberg ausgeführten 4 Faß Einbecker Bier im Jahre 1493 etwas über ein Viertel von Scroders Ausfuhr nach Preußen aus.

Scroders Einfuhren aus Danzig sind in beiden Jahren umfangreicher als die Rezens; entsprechend reichhaltiger ist auch sein Warenkatalog (siehe Tabelle 78).

Tabelle 78

Einfuhr	1492		1493	
	(in m. Lüb.)	= %	(in m. Lüb.)	= %
Bernstein	270	33,8	108	17,1
Holz	138	17,3	—	—
Wachs	360	45,1	120	19,1
Blei	30	3,8	—	—
Kupfer	—	—	120	19,1
Hirse	—	—	126	20,0
Fisch	—	—	108	17,1
Teer	—	—	12	1,9
Selspeck	—	—	36	5,7
	<hr/>		<hr/>	
	798	100,0	630	100,0

Aus Königsberg führte Scroder keine Waren in diesen beiden Jahren ein. Über seine Abnehmer in Danzig ist nichts bekannt. Dagegen geht aus den Lübecker Pfundzollbüchern hervor, daß er seinen Danzighandel teilweise in Gesellschaft mit David

Divesz abwickelte, denn 1492 wurde von ihnen beiden gemeinsam ein Posten von 12 Last Salz als Ausfuhrgut nach Danzig zur Verzollung angemeldet.

Bei den Lübecker Bürgern Hans Smit und Frederick Sneberg ergab sich eine gewisse Spezialisierung ihres Handels nach Danzig aus ihrer Stellung als Schonenfahrer.¹¹⁹ Hans Smit trieb gleichzeitig von Lübeck aus einen lebhaften Handel nach Binnendeutschland; Nordmann nennt ihn einen „der bedeutendsten Lübecker Frankfurthändler“ in der 2. Hälfte des 15. Jahrhunderts.¹²⁰ Er stand in engen Verbindungen zu dem Kreis der aus Nürnberg nach Lübeck eingewanderten Kaufleute der Munter¹²¹, Zutzenheimer¹²² und Ringel, die wie Hans Ringel von Lübeck aus auch in den 90er Jahren im Danzighandel feststellbar sind.¹²³

Von seinem Schonenhandel her waren Smit Salz und Hering vertraute Handels-
güter, die auch in seiner Lübecker Ausfuhr nach Danzig eine wichtige Rolle spielten. 1491 verschifft er Salz und Hering im Werte von 200 m. Lüb. nach Danzig, die zur Hälfte ihm, zur Hälfte nach Danzig gehörten.¹²⁴ Er unterhielt also auch hierhin Handelsgesellschaften, in die ein Teil der 1492/93 verschifften Güter ebenfalls gekommen sein werden (siehe Tabelle 79).

Tabelle 79

	1492		1493	
	(in m. Lüb.)	= %	(in m. Lüb.)	= %
Salz	522	42,2	—	—
Hering	241	19,5	252	40,4
Schimesen	472	38,2	296	47,5
Hamburger Bier	—	—	75	12,1
	1235	100,0	623	100,0

¹¹⁹ Schäfer, Dietrich, Das Buch des lübeckischen Vogtes auf Schonen, Nr. 341, S. 51: 1493 verkauft Hans Helms vor dem Lübecker Vogt eine Bude „to Falsterbuden to der merse“ an Hans Smyt. Ebenda, Nr. 366, S. 55: 1499 Juli 23 verkaufte Frederick Sneberch seine Bude auf der lübischen Fitte an Hans van Alen.

¹²⁰ Nordmann, Claus, a. a. O., S. 44.

¹²¹ Ebenda, S. 44; zu dem dort erwähnten Prozeß mit Jürgen Munter s. Ebel, Wilhelm, Ratsurteile I, Nr. 928; II, Nr. 38, 43. Aus dem Anlaß zu dem Prozeß, der Schuld von 500 m. Munters gegenüber Smit, muß auf frühere geschäftliche Beziehungen geschlossen werden.

¹²² Zutzenheimer und Smit verloren etwa 1480 und 1487 in Westfalen bzw. in Hessen Gut auf dem Wege zwischen Lübeck und Frankfurt, s. Ebel, Wilhelm, Ratsurteile I, Nr. 227 und Nordmann, Claus, a. a. O., S. 77 f.

¹²³ Nordmann, Cl., a. a. O., S. 82 f. — Zum Verhältnis Smit — Ringel s. Ebel, W., Ratsurteile I, Nr. 286.

¹²⁴ HR III, 3, Nr. 10.

Ob die von Smit in so starkem Maße ausgeführten Schimesen aus dem süddeutschen oder niederländischen Handel stammten, kann nicht entschieden werden, da wir ihren Inhalt nicht genau genug kennen. Sicher aber war ein Teil seiner Einfuhren aus Danzig für den weiteren Vertrieb nach Binnendeutschland bestimmt. Vor allem wird dies für den aus Preußen eingeführten Fisch und den Flachs¹²⁵, in gewissem Maße auch für Blei und Osemund, weniger dagegen für die übrigen Einfuhren zutreffen (siehe Tabelle 80).

aus Danzig	1492		1493	
	(in m. Lüb.)	= %	(in m. Lüb.)	= %
Holz	313	30,7	—	—
Hering (Aalbg.)	216	21,2	—	—
Fisch	124	12,2	—	—
Hirse	150	14,7	48	40,0
Blei	120	11,8	54	45,0
Osemund	36	3,5	—	—
Schimese	60	5,9	—	—
Teer u. Pech	—	—	18	15,0
	1019	100,0	120	100,0
aus Königsberg				
Flachs	80			

Aus Danzig führte Smit 1492 außerdem noch als unverzolltes Gut eine Last Mehl und 2½ Last, 28 Tonnen Dorsch ein. Die Fischeinfuhren des Jahres 1492 sind bei Smit wie auch bei Sneberch aus dem Bedürfnis zu erklären, die Nachfrage auf dem binnendeutschen Markt zu befriedigen, was angesichts des schlechten Ergebnisses der Heringsfangsaison 1492 auf Schonen für sie den verstärkten Rückgriff auf preußischen Fisch, ja sogar auf Aalborgischen Hering notwendig werden ließ, von dem Smit aus Danzig 9 Last importierte.

¹²⁵ Daß der von Smit eingeführte Flachs für den Vertrieb nach Süd- und Westdeutschland bestimmt war, wird dadurch wahrscheinlich, daß die als Frankfurt- und Nürnberghändler bekannten Lübecker Kaufleute Smit, Zutzenheimer und Ringel in den 90er Jahren nachweislich alle drei mit Flachs und Flachsgarn aus dem Osten gehandelt haben: Zutzenheimer (im Pfundzollbuch „Kontze Sossenheim“ genannt) führte 1492 2 Packen Flachsgarn im Werte von 60 m. aus Danzig ein. Nach Ebel, Wilhelm, Ratsurteile I, Nr. 826 empfing Hans Smit vor 1498 Mai 7 als „factor edder bevels manne van Hans Ringels wegen ... negen schymesen lettonwessches gesponnen vlessen garns“.

Der Handel des Lübecker Bürgers Frederick Sneberch¹²⁶ glich in vielen Zügen dem des Hans Smit. Es läßt sich allerdings nicht mit Sicherheit entscheiden, ob der Frederick Sneberch der 90er Jahre des 15. Jahrhunderts am Frankfurt- oder Nürnberghandel von Lübeck aus teilgenommen hat. Immerhin sei in diesem Zusammenhang aber die Tatsache registriert, daß ein Nürnberger Kaufgeselle 1538 im Hause des Friedrich von Sneberg seinen Keller hatte.¹²⁷

Sneberchs Ausfuhr 1492/93 nach Danzig bestand in der Hauptsache aus Hering und Salz (siehe Tabelle 81).

Tabelle 81

	1492		1493	
	(in m. Lüb.)	= %	(in m. Lüb.)	= %
Hering	318	39,1	294	47,6
Salz	270	33,2	180	29,1
Garn, Kabelgarn, droge Tonnen	156	19,2	—	—
Schimesen	—	—	144	23,3
Mandeln	70	8,5	—	—
	814	100,0	614	100,0

Als Einfuhrgüter sind 1492 für Sneberch Fisch und Hirse, 1493 Wachs, Pech, Wagenschoß, Dorsch, 1 Schimese und „kuntore“ als aus Danzig kommend eingetragene.

Daß es im übrigen auch Kaufleuten, die nicht das Lübecker Bürgerrecht besaßen, sondern in anderen Städten zu Hause waren, am Ende des 15. Jahrhunderts noch möglich war, von Lübeck aus am Ostseehandel aktiven Anteil zu nehmen und dabei sich nicht nur auf den Handel mit Transitwaren zu beschränken, lehrt das Beispiel des aus Deventer stammenden Gert Doiisz¹²⁸ und des Soester Bürgers Her-
men Osthusen¹²⁹. Von Gert Doiisz ist bekannt, daß er schon 1491 Lammfelle und Lachsforellen („ore“) von Lübeck nach Danzig verschickte.¹³⁰ Auch in den Aus-

¹²⁶ HUB XI, Nr. 1 038.

¹²⁷ Nordmann, Claus, a. a. O., S. 100 Anm. 399. Es ist durchaus noch möglich, daß er sich bei dem hier genannten Fried. Sneberg um unsern Kaufmann handelte. Er muß dann allerdings schon rd. 70 Jahre alt gewesen sein.

¹²⁸ HR III, 3, Nr. 10.

¹²⁹ S. S. 252 Anm. 131.

¹³⁰ HR III, 3, Nr. 10. — „ore“ = Lachsforelle nach Bruns, Friedrich, Die Lübecker Bergenfah-
rer und ihre Chronistik, Berlin 1900, S. LXXXII.

fuhren der Jahre 1492/93 nahmen Felle und Häute, in Schimesen verpackt, einen breiten Raum ein, wie die Aufschlüsselung seiner Jahresausfuhr 1492 nach Danzig zeigt (siehe Tabelle 82).

Tabelle 82

	(in m. Lüb.)	= %
7 Schimesen	312	34,3
17 Last, 1 Tonne Salz	306	33,6
1 kl. Packen (Tuch?)	200	22,0
2/2 Tonnen Nägel	24	2,6
2 ¹ / ₂ droge Tonnen	30	3,3
1 Faß Rosinen	20	2,2
2 Faß Einbecker Bier	18	2,0
	910	100,0

Aus Danzig bezog Doiisz neben Fischen vor allem als Kisten und „kontore“ bezeichnete Holzprodukte, daneben Hirse, Pech, 2 Fässer mit „roder ware“ (Pelzwerk), Selspeck und (zollfrei) 5 Last, 9 Tonnen Weizen. Auch in seinem Handel sind also ganz deutlich Tendenzen der Spezialisierung auf bestimmte Warenarten zu beobachten, wie u. a. auch die Aufteilung seiner Einfuhren aus Danzig beweist (siehe Tabelle 83).

Tabelle 83

	1492		1493	
	(in m. Lüb.)	= %	(in m. Lüb.)	= %
Fisch	117	34,3	374	50,4
Kisten/Kontore	108	31,7	168	22,6
Hirse	24	7,0	44	5,9
Pech	—	—	45	6,1
Rest	92	27,0	111	15,0
	341	100,0	742	100,0

Hermen Osthusens Ausfuhr nach Danzig weist in den beiden hier untersuchten Jahren insofern erhebliche Unterschiede auf, als er sich 1492 auf die Ausfuhr von Durchfuhrwaren, 1493 dagegen auf typisch Lübecker Exportgüter konzentrierte. Er exportierte 1492 für rd. 1 400 m. Tuch, daneben 1 Faß Anis und ¹/₂ Last Rotscher nach Danzig, nach Königsberg 1 Pipe Öl. 1493 aber versandte er 12 Last Salz und

10¹/₂ Last Hering, der sehr billig, z. T. nur mit 16 m. je Last, getaxt wurde. Aus Danzig führte er in beiden Jahren hauptsächlich — 1493 ausschließlich — Fische, daneben 1492 noch in kleineren Posten Butter, Hirse, Mehl, Kupfer und Blei wieder ein. In Danzig stand er auf eine nicht näher zu bestimmende Art mit dem Danziger Großkaufmann Gotschalk Sidinghusen in Beziehung.¹³¹

Bei der Untersuchung der Rolle, die die Lübecker Kaufleute Hermen Ruckerdink, Hans Borchstede und Hartwig Stange am Ende des 15. Jahrhunderts im Lübecker Ostseehandel spielten, wird es notwendig, unsere Betrachtung über den Danzighandel hinaus zu einer Behandlung des Preußenhandels auszuweiten, denn alle drei trieben gleichzeitig auch umfangreichen Handel mit Königsberg, Borchstede und Stange sogar in stärkerem Maße nach Königsberg als nach Danzig.

Der Lübecker Bürger Hermen Ruckerdink konzentrierte sich in seinem Handel vor allem auf Livland und Preußen, war aber daneben auch in fast allen Richtungen des Lübecker Ostseehandels anzutreffen, wie Tabelle 84 zeigt.

Tabelle 84
(Angaben in m. Lüb.)

	Ausfuhr		Einfuhr		gesamt 1492/93	= %
	1492	1493	1492	1493		
Reval	652	480	458	2308	3898	39,2
Riga	24	—	—	—	24	0,2
Schonen/Dänemark	252	—	—	—	252	2,5
wend. Städte	—	228	—	—	228	2,3
Stockholm	—	—	—	90	90	0,9
Danzig	1296	925	348	570	3139	31,6
Königsberg	1432	405	147	337	2321	23,3
gesamt	3656	2038	953	3305	9952	100,0

Im Livlandhandel setzte Ruckerdink in erster Linie Tuch, dann Hering und Seim in ostwärtiger, Wachs und Fässer (mit Pelzwerk) in westlicher Richtung um;¹³² 1482 bezog er auch Butter aus Reval.¹³³ Seine Ausfuhr nach Schonen bestand aus Salz,

¹³¹ WAP Gdańsk 300.43.197, S. 93, nach feria sexta post assumptionis (Domini) 1496 (= 1496 nach Mai 15): Soest. coram consulatu. Gotschalk Sydinghusen constituit in procuratorem Hermen Oesthusen, civem ibidem . . .“

¹³² Nach HUB XI, Nr. 1 035, 1 036 verlor er bei den Schiffskatastrophen des Herbstes 1497 12 Stro Wachs (!), 1 Faß Pelzwerk (Reval — Lübeck) und 1 Stro Wachs (Riga — Lübeck).

¹³³ HUB X, Nr. 1 022.

in die wendischen Städte aus Salz und Seife (12 Tonnen im Werte von 120 m.). Aus Stockholm erhielt er 1493 Osemund. In Ruckerdinks Ausfuhr nach Preußen nahm trotz seiner hohen Umsätze der Tuchhandel nur wenig Raum ein. Seine Hauptausfuhrgüter dorthin waren Salz und Getränke (Wein, Einbecker und Hamburger Bier) (siehe Tabelle 85).

Tabelle 85
(Angaben in m. Lüb.)

	nach Danzig		nach Königsberg		nach Preußen 1492/93	= %
	1492	1493	1492	1493		
Salz	1296	108	798	108	2310	56,9
Wein	—	150	315	270	735	18,1
Bier	—	75	27	27	129	3,2
Tuch	—	300	—	—	300	7,4
Zinn	—	—	260	—	260	6,4
Öl	—	196	—	—	196	4,8
Alaun	—	—	32	—	32	0,8
1 FäBchen	—	96	—	—	96	2,4
	1296	925	1432	405	4058	100,0

Ruckerdinks Einfuhren aus Preußen lassen, wie Tabelle 86 zeigt, ebenso wie die Ausfuhren eine Konzentration auf wenige Artikel erkennen.

Tabelle 86
(Angaben in m. Lüb.)

	von Danzig		von Königsberg		von Preußen 1492/93	= %
	1492	1493	1492	1493		
Fisch	115	350	147	110	722	51,5
Asche	65	—	—	200	265	18,9
Teer	—	—	—	27	27	1,9
Kupfer	168	—	—	—	168	12,0
Wachs	—	160	—	—	160	11,4
Bernstein	—	30	—	—	30	2,1
Hirse	—	24	—	—	24	1,7
1 droge Faß	—	6	—	—	6	0,4
	348	570	147	337	1402	99,9

Vergleicht man Ruckerdinks Livlandhandel mit seinem Preußenhandel, so zeigt sich als charakteristischer Unterschied, daß gerade die Waren, die Ruckerdink im Livlandhandel bevorzugte (Tuch, Hering, Seim, Wachs, Pelzwerk), in seinem Preußenhandel entweder ganz fehlten oder wie Wachs und Tuch nur in unbedeutenden Mengen gehandelt wurden. Umgekehrt traten die für seinen Preußenhandel bezeichnenden Waren (Salz, Getränke, Fisch und Asche) in Ruckerdinks Livlandhandel gar nicht in Erscheinung, obwohl sie wie Wachs oder Asche wichtige Güter des Lübecker Livlandhandels darstellten.

Für den Handel mit Preußen hätte man nach anderen Nachrichten über Ruckerdinks Handelsbeziehungen dorthin erwarten müssen, daß Ruckerdink auch in den Jahren 1492/93 Holz aus Danzig oder Königsberg einfuhrte. Er scheint sich aber in diesen Jahren gar nicht mit Holzhandel befaßt zu haben. In den 80er Jahren stand Ruckerdink mit dem Danziger Jordan Degener in Verbindung, der ihn im September 1484 — wenige Monate vor seinem Tode — mit der Einforderung von Geld in Lüneburg beauftragte.¹³⁴ Aus den Nachrichten über die Auseinandersetzung zwischen den Gläubigern und Erben Degeners geht hervor, daß Ruckerdink von dem verstorbenen Degener und von dem Danziger Hans Wigenrade — oder auch nur von Hans Wigenrade im Auftrage Degeners — Wagenschoß als Kommissionsgut erhalten hatte,¹³⁵ mit dessen Einforderung der Danziger Hildebrandt Ferber den Lübecker Bürger Hinrich Hoveman beauftragte;¹³⁶ 1496 prozessierte Ruckerdink als Bevollmächtigter des Danziger Ratmannes Claus Vere gegen zwei Lübecker Holzwraker wegen 18 Hundert Wagenschoß, die diese gemeinschaftlich von Vere in Kommission erhalten hatten.¹³⁷

¹³⁴ WAP Gdańsk 300.43.197, S. 40, feria sexta post Mathei 1484 (= 1484 Sept. 24): „Versus Lunenborch. Jordan Degener constituit in procuratorem Herman Ruckerdingh absentem, concivem Lubicensem, ad emonendum a ... Hinrico Dobingk 90 m. prusch. ger. geldes ...“

¹³⁵ Ebenda, S. 44', in octava vis. Marie 1485 (= 1485 Juli 8): „Versus Lubek ... Niclaus Roszendal et Jurgen Ruge, nostri concives, iuraverunt, dat zeh dar an unnd over gewest synn, do Hildebrandt Ferver semlicke besatingh, alsz he in Jordan Degeners naheletenen gudere ... gedan hefft ...“ Ebenda, S. 47', feria quarta post Reminiscere 1486 (= 1486 Februar 22): Dithmar Degener in Vollmacht seiner Geschwister und Luder Wegener für sich heben die „besatingh“ auf Wagenschoß, das Hans Wigenrade an Herman Ruckerdingk gesandt hat, auf.

¹³⁶ Ebenda, S. 44', in octava vis. Marie 1485 (= 1485 Juli 8): „Versus Lubeke ... Hildebrandt Ferver constituit in procuratorem Hinrich Hoveman, concivem ibidem absentem, semlick wagenscót, alsz Herman Ruckerdingk by sick hefft ..., unde syne schulde ... susz al syn andern daruth stande szaken to fordernde ...“

¹³⁷ Ebel, Wilhelm, Ratsurteile I, Nr. 721.

In Lübeck stand Ruckerdink zusammen mit dem Lübecker Bürger Hans Pawes in engen Beziehungen zu den Gebrüdern Gert und Ditmar Predicker.¹³⁸ Pawes und Ruckerdink wurden von Lübeck als Zeugen für einen den Predicker 1482 durch Seeraub zugefügten Schaden benannt;¹³⁹ beide traten 1490 als Testamentarier des Gert Predicker in Lübeck vor Gericht auf;¹⁴⁰ sie waren auch zusammen mit Hermen Bruning und Volmer Musz als Empfänger schiffbrüchigen Gutes, das aus einem vor 1489 zwischen Schweden und Lübeck geschehenen Schiffbruch herrührte, im Jahre 1500 angeklagt.¹⁴¹ Pawes ist in den Lübecker Pfundzollbüchern nur 1492 als Empfänger für aus Danzig stammendes Gut im Gesamtwerte von 3 585 m. (davon allein für 2 925 m. = 81,7% Kupfer) und 1493 als Absender eines Terlings Laken (300 m.) nach Danzig genannt.¹⁴² Vielleicht ist das sporadische Auftreten Pawes' im Danzighandel so zu erklären, daß Pawes und Ruckerdink ihren Preußenhandel ganz oder teilweise in Gesellschaft betrieben und Ruckerdink, der im Schwedenhandel dieser Jahre fast gar nicht hervortrat, die übrigen Ein- und Ausgänge unter seinem Namen zur Verzollung eintragen ließ? Der sonderbare Umstand, daß 1492 und 1493 jeweils zwei verschiedene Lübecker Kaufleute in einem der beiden Jahre über 80% des Lübecker Kupferimports aus Danzig auf sich konzentrierten, würde allerdings auch dadurch keine Erklärung finden.

Im Preußenhandel des Lübecker Bürgers Hans Borchstede¹⁴³ fehlten anders als bei den meisten übrigen Preußenhändlern die über Lübeck kommenden Westwaren vollständig. Er führte nach Danzig und Königsberg nur Salz und Heringe aus und führte dafür aus beiden Häfen wiederum Flachs und Wagenschoß nach Lübeck ein, wobei das Schwergewicht seines Preußenhandels auf dem Handel mit Königsberg lag (siehe Tabelle 87).

Auf Grund seiner relativ hohen Flachseinfuhren nahm Borchstede in der Liste der Lübecker Flachsimporteure aus Preußen mit einem Anteil von 11% den zweiten Platz ein.

Der Ostseehandel des Lübecker Bürgers und späteren Ratmannes Hartwig Stange¹⁴⁴ hob sich durch seine außerordentlich starke Ausrichtung auf den Preußenhandel und die fast ausschließliche Beschränkung auf Salz als Ausfuhrgut deutlich vom Handel der Lübecker Großhändler dieser Zeit ab (siehe Tabelle 88).

¹³⁸ Zu den Gebrüdern Predicker s. auch Weinauge, Eberhard, a. a. O., S. 57 f.

¹³⁹ HUB XI, Nr. 445 § 4.

¹⁴⁰ Ebel, Wilhelm, Ratsurteile I, Nr. 460.

¹⁴¹ Ebenda, Nr. 986.

¹⁴² Im Lübecker Stockholmhandel des Jahres 1492 stand Pawes mit einem Umsatz von 1 971 m. Lüb. an 14. Stelle, s. Weinauge, Eberhard, a. a. O., S. 53.

¹⁴³ Ebel, Wilhelm, Ratsurteile I, Nr. 834; HUB XI, Nr. 644.

¹⁴⁴ Fehling, E. F., a. a. O., Nr. 601, S. 89.

Tabelle 87
Angaben in m. lüb.

Ausfuhr nach	Danzig		Königsberg		Preußen 1492/93	= %
	1492	1493	1492	1493		
Salz	72	54	309	36	471	28,4
Hering	—	36	72	108	216	13,0
Einfuhr von						
Holz	—	80	—	100	180	10,9
Flachs	—	80	470	240	790	47,7
Gesamtumsatz	72	250	851	474	1657	100,0

Im Jahre 1492 führte Stange nur Salz aus, 1493 Salz und eine Last Hering (nach Reval). Seine Einfuhr bestand aus 2 $\frac{1}{2}$ Last Hering 1493 aus Schonen und aus seiner Einfuhr aus dem Preußenhandel, über dessen Aussehen Tabelle 89 orientiert.

Tabelle 88

Ausfuhr nach	Reval	Schonen/ Dänemark	wend. Städte	Danzig	Königsberg	gesamt
1492	—	—	288 m.	216 m.	822 m.	1386 m.
1493	36 m.	—	193 m.	342 m.	216 m.	792 m.
Einfuhr von						
1492	—	—	—	96 m.	548 m.	644 m.
1493	—	90 m.	—	463 m.	—	553 m.
gesamt	36 m.	90 m.	486 m.	1117 m.	1646 m.	3375 m.
= %	1,1%	2,7%	14,4%	33,1%	48,8%	100,1%

Die Sonderstellung Stanges unter den Lübecker Preußenhändlern resultierte aus der Tatsache, daß er zu den Lübecker Salzfahrern gehörte und außerdem von väterlicher Seite her alte Beziehungen nach Königsberg bestanden. Hartwig Stanges Vater gleichen Namens war seit 1436 Schöffe und seit 1442 Ratmann der Altstadt Königsberg und verließ zwischen 1456 und 1461 — wahrscheinlich infolge der Rückkehr Königsbergs unter die Herrschaft des Ordens — seine Heimatstadt, um nach Lübeck überzusiedeln.¹⁴⁵ 1461 betrieb er schon von Lübeck aus Salzhandel nach Königs-

¹⁴⁵ Krollmann, Christian, Die Ratslisten der drei Städte Königsberg im Mittelalter, Königsberg i. Pr. 1935, S. 32 ff.; Gause, Fritz, Die Geschichte der Stadt Königsberg in Preußen, Bd. I, Köln/Graz 1965, S. 171.

berg.¹⁴⁶ Der jüngere Hartwig Stange führte den Königsberghandel seines Vaters weiter und unterhielt z. B. 1489 mit zwei Königsberger Schöffen eine Handelsgesellschaft.¹⁴⁷

Tabelle 89
Angaben in m. Lüb.

Ausfuhr nach	Danzig		Königsberg		Preußen 1492/93	= %
	1492	1493	1492	1493		
Salz	216	342	882	216	1656	59,8
Einfuhr von						
Pech	—	463	—	—	463	16,8
Holz	96	—	260	—	356	12,9
Flachs	—	—	288	—	288	10,4
Gesamtumsatz	312	805	1430	216	2763	100,0

Sein Hauptbetätigungsfeld bildete jedoch der Salzhandel mit Lüneburg, den er als Lübecker Salzfahrer in den 90er Jahren betrieb.¹⁴⁸ Für 1497 wurde seine Beteiligungsquote an der Salzfahrt von Lüneburg nach Lübeck auf 26 Schiffe (= 156 Last Salz) festgesetzt.¹⁴⁹ Aus der Verfügung über die Stecknitzschiffe erklären sich auch seine Holz-, Flachs- und Pechzufuhren als Rückfracht aus Preußen. Das von ihm eingeführte Gut wird größtenteils auf die Elbe gekommen sein.¹⁵⁰ Es handelt sich bei dem Preußenhandel Stanges um einen Sonderfall, der die bisher festgestellte Regel, daß Lübecker Großhändler keinen ausschließlichen Preußenhandel betrieben, nur bestätigt. Stange war in erster Linie Salzfahrer, dann erst Überseekaufmann.

Aus der Reihe der weiteren 15 Großhändler, deren Umsätze im Preußenhandel der Jahre 1492/93 zwischen rd. 2 000 und 1 000 m. lagen, seien noch vier vorgestellt, die wegen ihrer Beziehungen zu Danziger Kaufleuten ausgewählt wurden: Enwolt Frese, Tile Tegetmeier, Johann Cleissz und Gert Wilmssz.

Der Lübecker Kaufmann Enwolt Frese¹⁵¹ versandte 1492 nach Danzig für

¹⁴⁶ Stein, Walther, Handelsbriefe von Riga und Königsberg 1458 und 1461, in: HGBll., Jg. 1898, S. 110, Nr. 21; LUB X, Nr. 6, 8.

¹⁴⁷ HUB X, Nr. 324 1489 Dez. 22.

¹⁴⁸ Ebenda, Nr. 684, 978, 1 105.

¹⁴⁹ Ebenda, Nr. 978.

¹⁵⁰ Zur Rolle der Lübecker Salzfahrer im Holztransport von Lübeck aus westwärts s. S. 112.

¹⁵¹ Ob er Lübecker Bürger war, bleibt zweifelhaft, denn im Gegensatz zu den meisten anderen Geschädigten wird er in HR III, 3, Nr. 10 nicht als „unse borger“ bezeichnet.

393 m. Wein, für 288 m. Salz und für 120 m. Hering, bei dem es sich nach dem Taxpreis (24 m. für die Last) wahrscheinlich um Aalborger Hering handelte. Erst im darauffolgenden Jahre 1493 erhielt er aus Preußen Waren, zugesandt: Holz für 416 m. aus Königsberg und Holz und Pech für 212 m. aus Danzig. Sein Preußenhandel in diesen beiden Jahren beschränkte sich auf Ausfuhren 1492 und Einfuhren 1493. Dagegen trieb er zur gleichen Zeit und auch noch später seine Geschäfte im Handel von Lübeck nach Aalborg, wie zwei von ihm in Lübeck geführte Prozesse zeigten.¹⁵² Er muß aber auch mit einem Danziger Kaufmann eine Handelsgesellschaft unterhalten haben, denn 1491 hatte er in einem Schiff von Lübeck nach Danzig 6 Last 4 Tonnen Salz verfrachtet, die ihm nur zur Hälfte gehörten.¹⁵³

Der Lübecker Bürger Tile Tegetmeier¹⁵⁴ war in erster Linie Schwedenhändler. Bereits 1478 versandte er von Lübeck aus Tuch nach Stockholm,¹⁵⁵ und 1492 erreichte sein Stockholmhandel mit Ausfuhren für 698 m. und Einfuhren für 696 m. einen Umsatz von 1 394 m.¹⁵⁶ In Danzig stand er Anfang der 80er Jahre mit einem Danziger Bürger Konrad Dorink in Verbindung¹⁵⁷ und empfing im Sommer 1488 von dem Danziger Ratmann Cord Schele eine Holzsendung in einem Wismarer Schiff.¹⁵⁸ Sein Danzighandel der Jahre 1492/93 wird in Tabelle 90 widergespiegelt.

Verwandtschaftliche Beziehungen nicht näher zu bestimmender Art verbanden den Lübecker Bürger Johan Cleissz¹⁵⁹ mit dem Danziger Bürger Dietrich

Tabelle 90

Ausfuhr	1492	1493	Einfuhr	1492	1493
Tuch	500	200	Blei	144	—
Salz	126	18	Dielenholz	—	14
Bier	—	75	gesamt	144	14
Wein/Reis	114	—			
Rotscher	—	24			
Fässer	—	54			
gesamt	740	371			

¹⁵² Ebel, Wilhelm, Ratsurteile I, Nr. 713, Nr. 862.

¹⁵³ HR III, 3, Nr. 10.

¹⁵⁴ HUB X, Nr. 705.

¹⁵⁵ Ebenda.

¹⁵⁶ Weinauge, Eberhard, a. a. O., S. 53.

¹⁵⁷ WAP Gdańsk 300.43.197, feria quarta post Joh. bap. 1481 (= 1481 Juni 27): „Conradus Doryngk noster concivis...“

¹⁵⁸ S. S. 108.

¹⁵⁹ Nach Georg Fink (a. a. O., S. 340) seit 1489 Mitglied der Lübecker Leonhardsbrüder-

(Dirick) Cleysse. In den Jahren 1484 und 1485 führte er für diesen einen Prozeß vor dem Lübecker Rat um eine Forderung von 100 m. preuß. an den Erben eines Olav Neveling.¹⁶⁰ Ungefähr gleichzeitig stand er auch in Geschäftsbeziehungen zu dem Danziger Peter Struving, der 1484 an ihn Geldforderungen in Lübeck geltend machen ließ.¹⁶¹ Im Danzighandel der Jahre 1492/93 trat er mit dem nicht näher zu bestimmenden Wilm Monnik gemeinschaftlich handelnd auf, denn 1492 wurden für beide zusammen unter den nach Danzig bestimmten Ausfuhren im Lübecker Pfundzollbuch 3 Terling Laken (948 m. Taxwert) verzeichnet. Dieser Posten wird also wenigstens zu einem Teil seiner Ausfuhr nach Danzig hinzuzurechnen sein, so daß Cleissz die 1 000-Mark-Grenze in seinem Umsatz überschreitet. Seine Ausfuhr nach Danzig bestand im übrigen aus 1 Terling Laken und 9 Last Salz (zusammen 624 m.) im Jahre 1492; 1493 sind für ihn keine Ausfuhren nach Danzig vermerkt. Aus Danzig führte er 1492 für 108 m. litauisches Garn und 1493 für 288 m. Holz ein.*

Über den Gert Wilmssz, der von Lübeck aus Handel trieb, ließ sich in den gleichzeitigen Lübecker Quellen keine Nachricht finden. Wahrscheinlich haben wir es bei ihm mit einem der Holländer zu tun, die sich in Lübeck als Vermittler für ihre weiter im Osten Handel treibenden Landesleute aufhielten, denn 1488 vermittelte er an die beiden Amsterdamer Symon Reyersz und Reyer Diresz eine Geldzahlung nach Danzig.¹⁶² 1492 verschiffte er nach Danzig 4 Terling Naardener und $\frac{1}{2}$ Terling Hornsche Laken (zusammen 1 375 m. Taxwert), 10 Last Hering (180 m., dem Taxpreis nach also billiger Nordseehering) und 6 Last Salz (108 m.); 1493 versandte er nur Salz nach Danzig (24 Last für 432 m.). Seine Einfuhr aus Preußen in beiden Jahren bestand lediglich aus 11 Hundert Klappholz (für 88 m.), die 1493 aus Königsberg für ihn kamen.

3. Mittlere und Kleinhändler des Lübecker Preußenhandels

Die Zahl der Lübecker Preußenhändler mit einem Umsatz unter 1 000 m. in den beiden untersuchten Jahren betrug ungefähr 250. Unter ihnen finden wir den Krä-

schafft. Spätere Nachrichten weisen auf einen Handel nach Köln und Nürnberg hin, s. Ebel, Wilhelm, Ratsurteile I, Nr. 905, 914, sowie Nordmann, Claus, a. a. O., S. 83.

¹⁶⁰ Ebel, Wilhelm, Ratsurteile I, Nr. 364; die Vollmachterteilung dazu in WAP Gdańsk 300.43.197, S. 38, fer. sec. post Jubilate 1484 (= Mai 10) und S. 45, fer. sec. ante ex. crucis 1485 (= Sept. 12).

¹⁶¹ Ebenda, S. 36', fer. quarta post convers. Pauli 1484 (= Jan. 27): „ad universos. Petrus Strufingk constituit . . .“

¹⁶² Posthumus, N. W., a. a. O., S. 332 Nr. 196; s. auch Nr. 198.

mer Hinrich Dunkelgut und seinen späteren Schwiegersohn Claus Lange¹⁶³ neben dem Ratmann Johann Testede¹⁶⁴, den anonym bleibenden mit Salz handelnden Apotheker neben dem späteren Ratmann und Bürgermeister Hinrich Castorp II¹⁶⁵, den Holzhandel treibenden Barbier¹⁶⁶ ebenso wie die damaligen oder späteren Gewandschneider Laurens Felt, Hinrich van Lennep, Hans Boltze, Hans Junge, Hermen tor Loe, Moritz Otte und Hinrich Spet.¹⁶⁷ Sie alle waren wie eine ganze Reihe von Lübecker Bergen- und Schonenfahrern mit mehr oder weniger großen Umsätzen am Lübecker Preußenhandel beteiligt. Ihre Zahl ist zu groß und ihr Anteil am Preußenhandel zu gering, als daß sie alle mit der gleichen Ausführlichkeit behandelt werden könnten, wie das bei den Großhändlern wegen ihrer Bedeutung im Preußenhandel geboten schien. Soweit ihrer nicht in anderem Zusammenhang Erwähnung geschieht, müssen sie in der Mehrzahl ungenannt bleiben. Stellvertretend für sie soll hier nur auf den Preußenhandel derjenigen Lübecker Kaufleute, die in diesen Jahren bzw. kurz davor oder danach als Bergen- oder Schonenfahrer feststellbar waren, eingegangen werden.

Unter diesen erzielte der Lübecker Bürger Hermen Bok oder Buck den höchsten Umsatz im Preußenhandel der Jahre 1492/93. Buck war von 1480 bis 1499 Ältermann der Lübecker Bergenfahrer,¹⁶⁸ trieb aber auch in gewissem Umfange Ostseehandel, wie aus seinen Ein- und Ausfuhren der Jahre 1492/93 hervorgeht (siehe Tabelle 91).

Tabelle 91

Ausfuhr nach	Riga	Schonen	wend. Städte	Danzig	gesamt
1492	66 m.	—	18 m.	351 m.	435 m.
1493	150 m.	—	—	162 m.	312 m.
Einfuhr von					
1492	126 m.	—	192 m.	—	318 m.
1493	472 m.	40 m.	—	—	512 m.
gesamt	814 m.	40 m.	210 m.	513 m.	1577 m.
= %	51,6%	2,5%	13,3%	32,6%	100,0%

¹⁶³ Mantels, Wilhelm, a. a. O., S. 364 Nr. 15.

¹⁶⁴ Fehling, E. F., a. a. O., S. 83 f., Nr. 574.

¹⁶⁵ Ebenda, S. 85 f., Nr. 582; Neumann, Gerhard, a. a. O., S. 13 f.

¹⁶⁶ S. S. 109.

¹⁶⁷ STA Lübeck. Gewandschneiderarchiv, 192. „Der olderlude bock der wantsnyder“ (1447 bis 1502), z. Z. DZA Potsdam.

¹⁶⁸ Bruns, Friedrich, Bergenfahrer, S. 288; s. auch HR III, 2, Nr. 160 § 338 und III, 3, Nr. 251, 336; HUB XI, Nr. 757.

In der Hauptrichtung seines Ostseehandels, nach Riga, handelte Buck mit Bier, Mandeln und Tuch als Ausfuhrgütern und mit Holz, Teer, Asche, Flachs, Garn und Wachs als Einfuhrgütern. Auch in die wendischen Städte (Rostock) versandte er Einbecker Bier und bezog von dort Wachs. Aus Schonen bezog er Hering. Sein Danzighandel bestand hauptsächlich in der Ausfuhr von Einbecker, daneben auch Hamburger Bier in beiden Jahren (zusammen für 417 m.); 1492 kamen noch 1 Faß und 1 Tonne Mandeln (für zusammen 96 m.) dazu. Er stand mit dem etwa 1470 aus Lübeck nach Danzig übergesiedelten Danziger Bürger Ludike Stenhorst in Verbindung, dem er 1470 als „Beisorger“ beim Verkauf seiner Lübecker Immobilien geholfen hatte und für den er 1489 eine Erbschaft aus dem Nachlaß des Lübecker Ratmanns Hinrich Constin in Empfang nahm.¹⁶⁹

Ähnlich wie Buck traten die anderen Bergenfahrer entweder nur mit Ein- oder Ausfuhr oder nur gelegentlich im Danzighandel auf (siehe Tabelle 92).

Tabelle 92

	1492		1493		Handelsgüter
	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	
Everhard Bispinck ¹⁷⁰	—	—	—	24 m.	Kisten, 1 „slot tunne“
Hans Erkenstrik ¹⁷¹	180 m.	22 m.	—	—	1 „droge fat“; Flachs
Helmich Hesselman ¹⁷²	90 m.	60 m.	—	—	Bier, Salz; Asche
Hermen van Minden ¹⁷³	—	84 m.	—	—	—; Kupfer

Der Bergenfahrerältermann der Jahre 1493—1498, Lambert Loff,¹⁷⁴ war sowohl Bergen- als auch Schonenfahrer, denn er dürfte mit dem in der Rechnung des dänischen Vogtes auf Schonen genannten „Lambærth Vandhaerloffwae“ 1494 identisch sein, der von der Lübecker Fitte insgesamt 29 Last Hering ausführte; 1498 noch

¹⁶⁹ Ebel, Wilhelm, Ratsurteile I, Nr. 117; WAP Gdańsk 300.43.197, S. 60, fer. sec. post Epiphaniū 1489 (= Januar 12): „Versus Lubeck. Ludike Stenhorst, noster concivis, constituit in procuratorem Hermann Buck absentem, concivem Lubicensem, alle syne schulde, welke em her Hinrick Constyn im testamente heft togeegenth ... emonendum.“ Zu Constin s. Fehling, E. F., a. a. O., S. 79 Nr. 551.

¹⁷⁰ HR III, 2, Nr. 440, 441, 446: Ältermann 1490.

¹⁷¹ Bruns, Friedrich, Bergenfahrer, S. 285: Schüttingschaffer 1481.

¹⁷² HR III, 1, Nr. 179 § 28.

¹⁷³ Bruns, Friedrich, Bergenfahrer, S. 288: Ältermann 1499—1501.

¹⁷⁴ HR III, 1, Nr. 179 § 28; III, 2, Nr. 160 § 338; Bruns, Friedrich, Bergenfahrer, S. 288.

Tabelle 93
Lübecker Schonenfahrer im Preußenhandel 1492/93

	Umsätze (in m. Lüb.)				Handelsgüter		Schenkenfahrer nach: ¹⁷⁸
	1492		1493		Ausfuhr	Einfuhr	
	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr			
Hinr. Bardewik	—	—	540	56	Salz	Holz	S. 53 Nr. 357/8; Nr. 323 § 16
Hans van Alen	—	—	—	zollfrei	—	Butter	S. 17 Nr. 181; S. 19 Nr. 188
Hans Bekeman	—	23	—	—	—	Fisch	S. 35 Nr. 269
Fredrik Fredach	—	63	—	—	—	Fisch, Kontore	S. 107, S. 112
Hans Frese	—	—	—	18	—	Pech	S. 107
Herm. Huntenberch	216	60	108	—	Salz	Fisch, Schimesen	S. 16 Nr. 171
Wilm Lange	—	40	40	49	Schimesen	Fisch, Kisten	S. 107/8, S. 112
Hans van Loe	396	—	—	—	Tuch, Salz, Hering	—	S. 53 Nr. 356; Nr. 326 § 15
Lambert Loff	—	296	—	160	—	Wachs	S. 54 Nr. 362; S. 107
Paul Louwe	18	6	—	18	Salz	Fisch, Pech, Roggen	S. 106, S. 112
Johan Molre	—	—	108	—	Salz	—	S. 106 Nr. 165, 171, 177
Hinrich Molre	—	zollfrei	18	28	Salz	Holz, Dorsch, Mehl, Gerste, Hirse	S. 57 Nr. 381

Hinr. van Oldense	700	14	—	—	Tuch	Pech	Nr. 241, 257, 259
Hinrich Pompe	36	—	—	—	Salz	—	Nr. 489 § 43
Helmeke Rickman	18	—	—	—	Salz	—	Nr. 489 § 47
Hans Rode	36	15	—	—	Salz	Fisch	S. 54 Nr. 362
Hinr. van Santen	128	36	290	100	Leinwand, Hering, 1 droges Faß, Zucker u. Konfekt	Hering, 1 Faß zu 100 m. (Bernstein?)	S. 152
Bernd Smalhoff	—	—	135	—	Bier	—	S. 52 Nr. 354; S. 59 Nr. 394; S. 107
Hans Smitt	1235	1089	623	120	Salz, Hering, Bier, Schimesen	Flachs, Blei, Pech, Teer, Hirse	Nr. 323 § 3; S. 51 Nr. 341
Hans Spangenberch	81	40	85	—	Vitriol, Rosinen, Sehnengarn	Asche	S. 14 Nr. 164; S. 152
Toniis Swarte	90	—	—	—	Wein	—	S. 106
Frederick Sneberch	814	93	618	269	Hering, Salz, Mandeln, Garn, Schimesen	Fisch, Kontore, Wachs, Pech, Holz, Schime- mesen, Hirse	S. 55 Nr. 366

¹⁷⁸ Alle Belege nach Dietrich Schäfer, Das Buch des lübeckischen Vogtes auf Schonen (Hans. Gesch. Quellen IV), 2., verb. Aufl., Lübeck 1927.

besaß er auf der Lübecker Fitte eine Bude. Gleich ihm waren eine ganze Reihe von Lübecker Preußenhändler der Jahre 1492/93 entweder in der dänischen Vogtrechnung des Jahres 1494 als Exporteure oder Besitzer eines Stürzraumes oder aber in den Aufzeichnungen der Lübeckischen Vögte auf Schonen als Budenbesitzer oder wie Hermen Huntenberch, Johan Molre und Hinrich van Santen als Vögte selbst feststellbar. Hans Spangenberch war 1468 Kirchengeschworener der Lübeckischen Kirche zu Falsterbo und 1487 Ältermann der Schonenfahrer in Lübeck.¹⁷⁵

Aus der Reihe der in Tabelle 93 genannten Schonenfahrer im Preußenhandel wurden bereits Hans Smiit und Fredrick Sneberch unter den Großhändlern des Preußenhandels behandelt, während Hinrick Bardewik als Salzfahrer erwähnt wurde.¹⁷⁶ Der 1494 in der dänischen Vogtrechnung als Exporteur von über 24 Last Hering genannte „Poouel Loffwæ“ ist wahrscheinlich identisch mit dem Schiffer Pauwel Louwe, der 1492 auch Salz von Lübeck nach Königsberg ausführte und 1495 mit Hermen Hutterok in einer Holzfrachtungsangelegenheit prozessierte.¹⁷⁷ Die Mehrzahl der Schonenfahrer erzielte im Preußenhandel nur geringe Umsätze, die zumeist durch die Ausfuhr von Salz 1492 und die Einfuhr von Fisch und Verpackungsmaterial (Kisten und Kontore) zustande kamen. Nur wenige gaben sich mit anderen Handelsgütern ab.

¹⁷⁵ Die Nachweise im einzelnen s. in Tabelle 93.

¹⁷⁶ S. S. 248 ff.; S. 52.

¹⁷⁷ S. S. 54; Ebel, Wilhelm, Ratsurteile I, Nr. 686; IV, Nr. 83: „Pauwell Louwen“ als besitzender Lübecker Bürger.

QUELLEN UND LITERATUR

Ungedruckte Quellen

a) Archiv der Hansestadt Lübeck (z. Z. im Deutschen Zentralarchiv Potsdam)

Pfundzollbücher 1492—1496.

Archiv der Gewandschneiderkompanie. 192. „De olderlude bock der wantsnyder“ (1447 bis 1503).

Testamente aus den Jahren 1484, 1498 bis 1507.

b) Stadtarchiv Wismar

Liber testimonialis civitatis Wismariensis (1430—1490) Abt. VI Rep. 1C

c) Wojewódzkie Archiwum Państwowe Gdańsk

Kamera pałowa — Pfahlkammer:

Pfahlkammerbuch 1468—1472 (Eingang)	300.19.3
Pfahlkammerbuch 1471 (Ausgang)	300.19.4
Pfahlkammerbuch 1474—1476 (Eingang)	300.19.5
Pfahlkammerbuch 1475 (Ausgang)	300.19.5a
Pfahlkammerbuch 1490—1492 (Ausgang)	300.19.7

Księgi miejskie — Stadtbücher:

Ratsdenkelbok 1457—1475	300.59.7
Ratsdenkelbok 1475—1533	300.59.8

Księgi ławnicze — Schöffenbücher:

Schöffenbuch 1466—1476	300.43.2b
Liber testimoniarum scabinorum 1477—1507	300.43.197

Gedruckte Quellen

Acten der Ständetage Ost- und Westpreußens (Publication des Vereins f. d. Geschichte von Ost- und Westpreußen), Bd. I—V, hrsg. von Max Toeppen, Leipzig 1878—1886.

Acten der Ständetage Preußens königl. Anteils (Schriften des Westpreußischen Geschichtsvereins), hrsg. von Franz Thunert, Bd. I, Danzig 1896.

Die (Lübecker) Ratschronik von 1438—1482 (Dritte Fortsetzung der Detmar-Chronik zweiter Teil), I (1438—1465), II (1465—1482), hrsg. von Friedrich Bruns, in: Die Chroniken der deutschen Städte, Bd. 30, 31, Leipzig 1910/11.

Die Danziger Chronik vom Bunde, hrsg. von Theodor Hirsch, in: SS. rer. Pruss. IV, Leipzig 1870, S. 405 ff.

- Johann Lindau's Geschichte des dreizehnjährigen Krieges, hrsg. von Theodor Hirsch, in: SS. rer. Pruss. IV, Leipzig 1870, S. 490 ff.
- Jacob Lubbe's Familienchronik, hrsg. von Theodor Hirsch, in: SS. rer. Pruss. IV, Leipzig 1870, S. 692 ff.
- Caspar Weinreichs Danziger Chronik, hrsg. von Theodor Hirsch, in: SS. rer. Pruss. IV, Leipzig 1870, S. 727 ff.
- Johann Berckmanns Stralsundische Chronik und die noch vorhandenen Auszüge aus alten verlorengegangenen Stralsundischen Chroniken . . ., hrsg. von G. Ch. Mohrike und E. H. Zober, Stralsund 1833.
- Bruns, Friedrich, Die Lübecker Bergenfahrer und ihre Chronistik (Hans. Geschichtsquellen, hrsg. vom Verein für Hansische Geschichte, NF, Bd. II), Berlin 1900.
- Die Rezesse und andere Akten der Hansetage
2. Abt., Bd. 1—7, bearbeitet von Goswin Frh. v. d. Ropp, Leipzig 1876—1892;
3. Abt., Bd. 1—3, bearbeitet von Dietrich Schäfer, Leipzig 1881—1888.
- Hansisches Urkundenbuch
Bd. VIII, IX, X, bearbeitet von Walther Stein, Leipzig 1899—1907;
Bd. XI, bearbeitet von Walther Stein, München/Leipzig 1916.
- Urkundenbuch der Stadt Lübeck, hrsg. vom Verein für Lübeckische Geschichte und Alterthumskunde, Bd. VIII—X, Lübeck 1889—1898.
- Schäfer, Dietrich, Das Buch des lübeckischen Vogtes auf Schonen (Hansische Geschichtsquellen Bd. IV), 2., verb. Aufl., Lübeck 1927.
- Nirnheim, Hans, Das Hamburgische Pfundzollbuch von 1369 (Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien und Hansestadt Hamburg, Bd. 1), Hamburg 1910.
- Lechner, Georg, Die hansischen Pfundzollisten des Jahres 1368 (Quellen und Darstellungen zur Hansischen Geschichte, hrsg. vom Hansischen Geschichtsverein, NF, Bd. X), Lübeck 1935.
- Posthumus, N. W., De oosterse handel te Amsterdam. Het oudst bewaarde koopmansboek van een Amsterdamsche vennootschap betreffende de handel op die Oostzee 1485—1490, Leiden 1953.
- Lübecker Ratsurteile, hrsg. von Wilhelm Ebel, Bd. 1 (1421—1500), Bd. 2 (1501—1525), Bd. 4 (Ergänzungen und Nachträge 1297—1550), Göttingen 1955—1967.
- Mantels, Wilhelm, Aus dem Memorial oder Geheim-Buche des Lübecker Krämers Hinrich Dunkelgud, in: Beiträge zur Lübisoh-Hansischen Geschichte, Jena 1881.
- Schulte, Eduard, Das Danziger Kontorbuch des Jakob Stöve aus Münster, in: HGbl. 62, 1937 (1938).
- Stein, Walther, Handelsbriefe aus Riga und Königsberg von 1458 und 1461, in: HGbl. 1898.
- Crull, Friedrich, Die Ratslinie der Stadt Wismar (Hansische Geschichtsquellen, hrsg. vom Verein für Hansische Geschichte, Bd. II), Halle 1875.

Literatur

- Agatz, Arthur: Der hansische Baienhandel (Heidelberger Abhandlungen zur mittleren und neueren Geschichte, Heft 5), Heidelberg 1904.

- Andersson, Ingvar: Schwedische Geschichte von den Anfängen bis zur Gegenwart, München 1950.
- Baasch, Ernst: Beiträge zur Geschichte des deutschen Seeschiffbaues und der Schiffbaupolitik, Hamburg 1899.
- Holländische Wirtschaftsgeschichte, Jena 1927.
- Birkner, Erich: Die Behandlung der Nürnberger im Ostseegebiet, in: Zs. d. Westpreuß. Gesch. Ver., Heft 69, Danzig 1929.
- Biskup, Marian: Stosunek Gdańska do Kazimierza Jagiellończyka w okresie wojny trzy-nastoletniej 1454—1466 (Roczniki Tow. Nauk. w. Toruniu 1951, Heft 1), Toruń 1952.
- Handel wiślany w latach 1454—1466, in: Roczniki dziejów społecznych i gospodarczych 14, 1952, Poznań 1953.
- Do genezy inkorporacji Prus, in: Przegląd Zachodni 10/2, Poznań 1954.
- Zjednoczenie Pomorza Wschodniego z Polską w połowie XV wieku, Warszawa 1959.
- Polish research work on the history of the Teutonic Order State organisation in Prussia (1945—1959), in: Acta Poloniae Historica 3, 1960.
- Z problematyki handlu polsko-gdańskiego drugiej połowy XV wieku, in: Przegląd Historyczny 45, 1954.
- Polnisch-preußische Handelsbeziehungen in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts, in: Hansische Studien (Forschungen zur Geschichte des Mittelalters, Bd. 8), Berlin 1961.
- Zagadnienie ważności i interpretacji traktatu toruńskiego 1466 r., in: Kwartalnik Historyczny 69, 1962.
- Der Zusammenbruch des Ordensstaates in Preußen im Lichte der neuesten polnischen Forschungen, in: Acta Poloniae Historica 9, 1964.
- Trzynastoletnia wojna z Zakonem Krzyżackim 1454—1466, Warszawa 1967.
- Rozwój gospodarki czynszowej i utrwalenie ustroju stanowego na Pomorzu Wschodnim pod rządami krzyżackimi (1310—1466), in: Historia Pomorza, Bd. I, unter der Redaktion von Gerard Labuda, Poznań 1969.
- Das Reich, die wendische Hanse und die preußische Frage um die Mitte des 15. Jahrhunderts, in: Neue Hansische Studien (Forschungen zur Geschichte des Mittelalters, Bd. 17), hrsg. von K. Fritze, E. Müller-Mertens, J. Schildhauer, E. Voigt, Berlin 1970.
- Bogucka, Maria: Gdańsk jako ośrodek produkcyjny w XIV—XVII wieku, Warszawa 1962.
- Les dernières recherches sur l'histoire de la Baltique, in: Acta Poloniae Historica 7, 1962.
- Braemer, Charlotte: Die Entwicklung der Danziger Reederei im Mittelalter, in: Zs. d. Westpreuß. Gesch. Ver., Heft 63, Danzig 1922.
- Brandt, Ahasver v.: Die Hansestädte und die Freiheit der Meere, in: Städtewesen und Bürgertum als geschichtliche Kräfte. Gedächtnisschrift für Fritz Röhrig, Lübeck 1953.
- Geist und Politik in der Lübeckischen Geschichte. Acht Kapitel von den Grundlagen historischer Größe, Lübeck 1954.
- Die Hanse und die nordischen Mächte im Mittelalter (Arbeitsgemeinschaft für Forschung des Landes Nordrhein-Westfalen, Heft 102), Köln-Opladen 1962.
- Die Hanse als mittelalterliche Wirtschaftsorganisation — Entstehung, Daseinsformen, Aufgaben, in: Die deutsche Hanse als Mittler zwischen Ost und West (Wiss. Abhandlungen der Arbeitsgemeinschaft für Forschung des Landes Nordrhein-Westfalen, Bd. 27), Köln-Opladen 1963.

- Bräun, Arthur: Der Lübecker Salzhandel bis zum Ausgang des 17. Jahrhunderts, Diss. Hamburg 1921, Teildruck Hamburg 1926.
- Bruns, Friedrich: Die Lübeckischen Pfundzollbücher der Jahre 1492—1496, in: *HGbl.* 11, 1904/05; 13, 1907; 14, 1908.
- Carstenn, Edward: Geschichte der Hansestadt Elbing, Elbing 1937.
- Cieślak, Edmund: Stosunek związku miast hanzeatyckich do Polski w okresie wojny trzy-nastoletniej (1454—1466), in: *Zapiski Historyczne* 21, 1955.
- Walki ustrojowe w Gdańsku i Toruniu oraz w niektórych miastach hanzeatyckich w XV wieku, Gdańsk 1960.
- Przywileje wielkich miast Pruskich z XV w. jako etap rozwoju samorządu miejskiego, in: *Rocznik Gdański* 25, 1966.
- Clapham, Sir John: *A concise economic history of Britain*, 2. Aufl., Cambridge 1951.
- Daenell, Ernst: *Die Blütezeit der deutschen Hanse*, 2 Bde, Berlin 1905/06.
- Dahms, Paul: Kochsalsz und Kochsalszgewinnung im preußischen Ordensstaate, in: *Schriften der Naturforschenden Gesellschaft in Danzig*, NF, 14/2, Danzig 1916.
- Dollinger, Philippe: *Die Hanse*, Stuttgart 1966.
- Ebers, W.: Überblick über die Geld- und Währungsverhältnisse der Hansestädte mit besonderer Berücksichtigung der Devaluation, der neu aufkommenden Goldwährung und des Gebrauchs von Handelsmünzen, Diss. Berlin 1935.
- Ehrenberg, Richard: *Hamburg und England im Zeitalter der Königin Elisabeth*, Jena 1896.
- Endres, Fritz (Hrsg.): *Geschichte der freien und Hansestadt Lübeck*, Lübeck 1926.
- Engels, Friedrich: *Der deutsche Bauernkrieg*, in: *Marx/Engels, Werke*, Bd. 7, Berlin 1960.
- *Über den Verfall des Feudalismus und das Aufkommen der Bourgeoisie*, in: *Marx/Engels, Werke*, Bd. 21, Berlin 1962.
- Engels, W.: *Die Seefischerei der baltisch-skandinavischen Meere zur Zeit der Hanse*, Diss. Marburg 1900.
- Fehling, E. F.: *Lübeckische Ratslinie von den Anfängen der Stadt bis auf die Gegenwart (Veröffentlichungen zur Geschichte der Freien und Hansestadt Lübeck, Bd. 7/1)*, Lübeck 1925.
- Fellmann, Walter: *Die Salzproduktion im Hanseraum*, in: *Hansische Studien (Forschungen zur Geschichte des Mittelalters, Bd. 8)*, Berlin 1961.
- Fiedler, H.: *Danzig und England. Die Handelsbestrebungen der Engländer vom Ende des 14. bis zum Anfang des 17. Jahrhunderts*, in: *Zs. d. Westpreuß. Gesch. Ver.*, Heft 68, Danzig 1928.
- Fink, Georg: *Die Lübecker Antoniusbrüderschaft in Handel und Wirtschaft bis zur Reformation*, in: *Lübeckische Forschungen*, Lübeck 1924.
- Foltz, Max: *Geschichte des Danziger Stadthaushaltes (Quellen und Darstellungen zur Geschichte Westpreußens, Bd. 8)*, Danzig 1912.
- Forstreuter, Kurt: *Memel und Lübeck im Mittelalter*, in: *Mitt. d. Ver. f. d. Gesch. von Ost- und Westpreußen*, 1937.
- *Die preußische Kriegsflotte im 16. Jahrhundert*, in: *Beiträge zur Preußischen Geschichte im 15. und 16. Jahrhundert (Studien zur Geschichte Preußens, Bd. 7)*, Heidelberg 1960.
- Friccius, Werner: *Der Wirtschaftskrieg als Mittel hansischer Politik im 14. und 15. Jahrhundert*, in: *HGbl.* 57, 1932; 58, 1933.
- Friedland, Klaus: *Die Hanse*, Kitzingen/Frankfurt a. M., o. J.

- Fritze, Konrad: Tendenzen der Stagnation in der Entwicklung der Hanse nach 1370, in: WZ Greifswald, Jg. XII, 1963, GesSprWiss. Reihe Nr. 5/6.
- Dänemark und die hansisch-holländische Konkurrenz in der Ostsee zu Beginn des 15. Jahrhunderts, in: WZ Greifswald, Jg. XIII, 1964, GesSprWiss. Reihe Nr. 1/2.
 - Am Wendepunkt der Hanse. Untersuchungen zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte wendischer Hansestädte in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts, Berlin 1967.
 - Die Bedeutung des Stralsunder Friedens von 1370, in: ZfG 2/1971.
- Gause, Fritz: Deutsch-slavische Schicksalsgemeinschaft. Abriß einer Geschichte Ostdeutschlands und seiner Nachbarländer, 3. Aufl., Würzburg 1967.
- Die Geschichte der Stadt Königsberg in Preußen, Bd. 1 (Ostmitteleuropa in Vergangenheit und Gegenwart, 10/I), Köln-Graz 1965.
- Geiß, Curt: Der Danziger Salzhandel vom 14. bis 17. Jahrhundert (1370—1640), Diss. München 1925 (Masch.).
- Gönnenwein, Otto: Das Stapel- und Niederlagsrecht (Quellen u. Darstellungen zur Hansischen Geschichte, NF, Bd. XI), Weimar 1939.
- Górski, Karol: Wojna trzynastoletnia (1454—1466), in: Przegląd Zachodni 10/2, 1954.
- Monarchia polska a stany Prus Królewskich w XV w., in: Prace z dziejów feudalnych, ofiarowane Romanowi Grodeckiemu w 70 rocznicę urodzin, Warszawa 1960.
 - L'Ordre Teutonique: un nouveau point de vue, in: Revue Historique 230, 1963.
 - Problematyka dziejowa Prus Królewskich (1466—1772), in: Zapiski Historyczne 28/2, 1963.
 - Rozwój życia stanowego Prus Królewskich po wojnie trzynastoletniej w latach 1466—1479, in: Zapiski Historyczne 31/3, 1966.
- Halaga, Ondrej R.: Kaufleute und Handelsgüter der Hanse im Karpatenraum, in: HGbll. 85, 1967.
- Hansen, Johannes: Beiträge zur Geschichte des Getreidehandels und der Getreidepolitik Lübecks (Veröffentlichungen zur Geschichte der Freien und Hansestadt Lübeck, Bd. I/1), Lübeck 1912.
- Häpke, Rudolf: Der Untergang der hansischen Vormachtstellung in der Ostsee (1531 bis 1544), in: HGbll. 18, 1912.
- Die Handelspolitik der Tudors, in: HGbll. 20, 1914.
- Heineken, Hermann: Der Salzhandel Lüneburgs mit Lübeck bis zum Anfang des 15. Jahrhunderts (Eberings Hist. Studien, Heft 63), Berlin 1908.
- Hejnosz, Wojciech: Prawnopaństwowy stosunek Prus do Korony w świetle aktu inkorporacyjnego z r. 1454, in: Przegląd Zachodni 10/7—8, 1954.
- Zagadnienie ważności pokoju toruńskiego z r. 1466, in: Komunikaty Mazursko-Warmińskie 2, 1957.
 - Traktat toruński z 1466 r. i jego prawnopolityczne znaczenie, in: Zapiski Historyczne 31/3, 1966.
- Held, Otto: Die Hanse und Frankreich von der Mitte des 15. Jahrhunderts bis zum Regierungsantritt Karls VIII., in: HGbll. 18, 1912.
- Hansische Einheitsbestrebungen im Maß- und Gewichtswesen bis zum Jahre 1500, in: HGbll. 25, 1919.
- Hirsch, Théodor: Danzigs Handels- und Gewerbsgeschichte unter der Herrschaft des Deutschen Ordens, Leipzig 1858.

- Danzig in den Zeiten Gregor und Simon Materns, in: Neue Preuß. Provinzialblätter 5, 1854.
- Hoffmann, Ernst: Danzigs Verhältnis zum Deutschen Reich in den Jahren 1466—1526, in: Zs. d. Westpreuß. Gesch. Ver., Heft 53, Danzig 1911.
- Hoffmann, M.: Lübeck und Danzig nach dem Frieden zu Wordingborg, in: HGbl. 1901.
— Geschichte der Freien und Hansestadt Lübeck, Lübeck 1889/92.
- Hoszowski, Stanisław: Handel Gdańska w okresie XV—XVIII wieku, in: Zeszyty Nauk. Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Krakowie, 11, 1960.
- Janosz-Biskupowa, Irena: Rola Toruniu w związku pruskim i wojnie trzynastoletniej w latach 1440—1466 (Roczniki Tow. Nau. w Toruniu 70/3), Toruń 1965.
- Kempas, Horst: Seeverkehr und Pfundzoll im Herzogtum Preußen. Ein Beitrag zur Geschichte des Seehandels im 16. und 17. Jahrhundert, Diss. Bonn 1964.
- Keyser, Erich: Danzigs Geschichte, 2. verb. u. verm. Aufl., Danzig o. J. (1928).
- Kirchberg, Peter: Bemerkungen zum Verhältnis Kaufmann — Fischer in Norwegen zur Hansezeit, in: Hansische Studien (Forschungen zur Geschichte des Mittelalters, Bd. 8), Berlin 1961.
- Koppe, Wilhelm: Lübeck — Stockholmer Handelsgeschichte im 14. Jahrhundert (Abhandlungen zur Handels- und Seegeschichte, Bd. II), Neumünster i. H. 1933.
- Koppmann, Karl: Zur Geschichte der mecklenburgischen Klipphäfen (1345—1628), in: HGbl. 14, 1885 (1886).
- Krannhals, Detlef: Die Rolle der Weichsel in der Wirtschaftsgeschichte des Ostens, in: Die Weichsel — ihre Bedeutung als Strom und Schifffahrtsstraße und ihre Kulturaufgaben, hrsg. von Richard Winkel (Deutschland und der Osten, Bd. 13), Leipzig 1939.
- Krollmann, Christian: Die Ratslisten der drei Städte Königsberg im Mittelalter (Veröffentlichungen des Ver. f. d. Geschichte von Ost- und Westpreußen, 27), Königsberg i. Pr. 1935.
- Kumlien, Kjell: Karl Knutson i Preussen 1457—1464. Ett inslag i ostersjöomradets historia under det 13-åriga krigets tid, Stockholm 1940.
— Stockholm, Lübeck und Westeuropa zur Hansezeit, in: HGbl. 71, 1952.
- Laube, Adolf/Müller-Mertens, Eckhard/Töpfer, Bernhard: Forschungen zur Geschichte des Mittelalters, in: ZfG 1970, Sonderband: Historische Forschungen in der DDR 1960 bis 1970. Analysen und Berichte, Berlin 1970.
- Leśński, Henryk: Początki i rozwój stosunków polsko-hanzeatyckich w XIII wieku, in: Przegląd Zachodni 8/5—6, 1952.
- Link, Hanna: Die geistlichen Bruderschaften des Mittelalters, insbesondere die Lübecker Antoniusbruderschaft, in: Zs. d. Ver. f. Lübeckische Geschichte und Altertumskunde 20, 1919.
- Lütge, Friedrich: Deutsche Sozial- und Wirtschaftsgeschichte. Ein Überblick, 2. Aufl., Berlin-Göttingen-Heidelberg 1960.
- Małowist, Marian: Handel zagraniczny Sztokholmu i polityka zewnętrzna Szwecji w latach 1471—1503 (Rozprawy hist. Tow. Nauk. Warszawskiego XV/2), Warszawa 1935.
— Riga und Danzig vom Ausbruch des Dreizehnjährigen Krieges bis zum Ende des 16. Jahrhunderts, in: Conventus primus historicorum Balticorum. Acta et relata. Riga 1938.

- Studia z dziejów rzemiosła w okresie kryzysu feudalizmu w Zachodniej Europie w XIV i XV wieku, Warszawa 1954.
- Podstawy gospodarcze przywrócenia jedności państwowej Pomorza Gdańskiego z Polską w XV wieku, in: Przegląd Historyczny 45/2—3, 1954.
- Über die Frage der Handelspolitik des Adels in den Ostseeländern im 15. und 16. Jahrhundert, in: HGBll. 75, 1957.
- Problem genezy podziału gospodarczego Europy w XV—XVII w., in: Pamiętnik VIII Zjazdu Historyków Polskich w Krakowie, Bd. 2, Warszawa 1958.
- L'approvisionnement des ports de la Baltique en produits forestiers pour les constructions navales aux XVe et XVIe siècles, in: Le navire et l'économie maritime du nord de l'Europe du moyen-âge au XVIIIe siècle, hrsg. von Michel Mollat (Bibliothèque générale de l'école pratique des hautes études, VIe section) o. O., 1960.
- Polens wirtschaftliche Entwicklung vom 15. bis 17. Jahrhundert, in: Jb. f. d. Gesch. der UdSSR und der volksdemokratischen Länder, 7, 1963.
- Uwagi o roli kapitału kupieckiego w Europie Wschodniej w późnym średniowieczu, in: Przegląd Historyczny, 56/2, 1965.
- Marx, Karl: Das Kapital, Bd. 1 und 3, in: Marx/Engels, Werke, Bd. 23 und 25, Berlin 1962/1964.
- Mickwitz, Gunnar: Aus Revaler Handlungsbüchern. Zur Technik des Ostseehandels in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts (Societas Scientiarum Fennica. Commentationes Humanarum Litterarum IX, 8), Helsingfors 1938.
- Millack, Walter: Danzigs Handelsbeziehungen zu England, in: Danzigs Handel in Vergangenheit und Gegenwart, hrsg. von Hanns Bauer und Walter Millack, Danzig 1925.
- Morton, A. L.: Volksgeschichte Englands, Berlin 1956.
- Mottek, Hans: Wirtschaftsgeschichte Deutschlands. Ein Grundriß. Bd. 1, 4. Aufl., Berlin 1964.
- Müller-Mertens, Eckhard: Fragen zur Städtehanse und Stand der Hanseforschung in der DDR angesichts des 600. Jahrestages des Stralsunder Friedens, in: Neue Hansische Studien, hrsg. von K. Fritze, E. Müller-Mertens, J. Schildhauer, E. Voigt (Forschungen zur mittelalterlichen Geschichte, Bd. 17), Berlin 1970.
- Neumann, Gerhard: Hinrich Castorp. Ein Lübecker Bürgermeister aus der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts (Veröffentlichungen zur Geschichte der Freien und Hansestadt Lübeck, Bd. 11), Lübeck 1932.
- Nirnheim, Hans: Hinrich Murmester. Ein hamburgischer Bürgermeister in der hansischen Blütezeit (Pfungstblätter des Hans. Gesch. Ver., Bl. IV), Leipzig 1908.
- Nissen, Nis Rudolf: Neue Forschungsergebnisse zur Geschichte der Schifffahrt auf der Elbe und dem Stecknitzkanal, in: Zs. d. Ver. f. Lübeckische Gesch. und Altertumskunde, 46, 1966.
- Nordmann, Claus: Nürnberger Großhändler im spätmittelalterlichen Lübeck, Nürnberg 1933.
- Olechnowitz, Karl F.: Der Schiffbau der hansischen Spätzeit. Eine Untersuchung zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte der Hanse (Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte, Bd. 3), Weimar 1960.
- Handel und Seeschifffahrt der späten Hanse (Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte, Bd. 6), Weimar 1965.

- Pelc, Julian: *Ceny w Gdańsku w XVI i XVII wieku*, Lwów 1937.
- Pelczar, Marian: *Handel zbożem z dóbr królewskich Kazimierza Jagiellończyka*, in: *Rocznik Gdański*, 12, 1939.
- Pitz, Ernst: *Hansische Geschichtsforschung 1945—1960*, in: *VjSchr. f. Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, 48, 1961.
- Pölnitz, Götz Frh. v.: *Fugger und Hanse. Ein hundertjähriges Ringen um Ostsee und Nordsee*, Tübingen 1953.
- Postan, M. M.: *The economic and political relations of England and the Hanse from 1400 to 1475*, in: *Studies in English trade in the fifteenth century*, hrsg. von E. Power und M. M. Postan, London 1951.
- Raths, Robert E.: *Der Weichselhandel im XVI. Jahrhundert*, Diss. Marburg 1927.
- Recke, Walther: *Danzigs Handelsbeziehungen zu Osteuropa*, in: *Danzigs Handel in Vergangenheit und Gegenwart*, hrsg. von Hanns Bauer und Walter Millack, Danzig 1925.
- Reibstein, Ernst: *Das Völkerrecht der deutschen Hanse*, in: *Zs. f. ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht*, 17/1, 1956.
- Remus, Eugen: *Die Hanse und das Kontor zu Brügge am Ende des XV. Jahrhunderts*, in: *Zs. d. Westpreuß. Gesch. Ver.*, Heft 30, 1892.
- Renken, Fritz: *Der Handel der Königsberger Großschäfferei des Deutschen Ordens mit Flandern um 1400 (Abhandlungen zur Handels- und Seegeschichte, Bd. V)*, Weimar 1937.
- Röhlk, Otto: *Hansisch — Norwegische Handelspolitik im 16. Jahrhundert (Abhandlungen zur Handels- und Seegeschichte, Bd. III)*, Neumünster i. H., 1935.
- Rörig, Fritz: *Außenpolitische und innerpolitische Wandlungen in der Hanse nach dem Stralsunder Frieden (1370)*, in: *Wirtschaftskräfte im Mittelalter*, hrsg. von Paul Kaegbein, Weimar 1959.
- *Großhandel und Großhändler im Lübeck des 14. Jahrhunderts*, in: *Wirtschaftskräfte im Mittelalter*, hrsg. von Paul Kaegbein, Weimar 1959.
 - *Mittelalterliche Weltwirtschaft. Blüte und Ende einer Wirtschaftsperiode*, in: *Wirtschaftskräfte im Mittelalter*, hrsg. von Paul Kaegbein, Weimar 1959.
 - *Die Stadt in der deutschen Geschichte*, in: *Wirtschaftskräfte im Mittelalter*, hrsg. von Paul Kaegbein, Weimar 1959.
 - *Das Meer und das europäische Mittelalter*, in: *Wirtschaftskräfte im Mittelalter*, hrsg. von Paul Kaegbein, Weimar 1959.
 - *Vom Werden und Wesen der Hanse*, 2. Aufl., Leipzig 1940.
 - *Volk, Raum und politische Ordnung in der deutschen Hanse (Preuß. AkWiss., Vorträge und Schriften, Heft 19)*, Berlin 1944.
- Rozenkranz, Edwin: *Die Umwandlungen der Verfassungsformen der pommerellischen Städte in der zweiten Hälfte des XIII. Jahrhunderts*, in: *WZ Greifswald*, Jg. XIV, 1965, *GesSprWiss. Reihe Nr. 2/3*.
- Samsonowicz, Henryk: *Z problematyki handlu gdańskiego w XV wieku*, in: *Przegląd Historyczny*, 47, 1956.
- *Handel zagraniczny Gdańska w drugiej połowie XV wieku*, in: *Przegląd Historyczny*, 47, 1956.
 - *Badania nad kapitałem mieszczańskim Gdańska w II połowie XV wieku*, Warszawa 1960.

- Dwa fragmenty gdańskich rachunków kupieckich z XV wieku, in: *Prace z dziejów Polski feudalnej, ofiarowane Romanowi Grodeckiemu w 70 rocznicę urodzin*, Warszawa 1960.
- Studien über Danziger Kaufmannskapital im 15. Jahrhundert, in: *Hansische Studien (Forschungen zur mittelalterlichen Geschichte, Bd. 8)*, Berlin 1961.
- Struktura handlu gdańskiego w pierwszej połowie XV wieku, in: *Przegląd Historyczny*, 53/4, 1962.
- Zagadnienie demografii historycznej regionu Hanzy w XIV–XV wieku, in: *Zapiski Historyczne*, 28/4, 1963.
- Formy pracy kupca hanzeatyckiego w XIV–XV wieku, in: *Kwartalnik historii kultury materialnej*, 12/2, 1964.
- Cła nadbałtyckie w późnym średniowieczu, in: *Zapiski Historyczne*, 33/3, 1968.
- Późne średniowiecze miast nadbałtyckich. Studia nad dziejami Hanzy nad Bałtykiem w XIV–XV wieku, Warszawa 1968.
- Untersuchungen über das Danziger Bürgerkapital in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts (Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte, Bd. 8), Weimar 1969.
- , Mączak, Antoni: Z zagadnień genezy rynku europejskiego: strefa bałtycka, in: *Przegląd Historyczny*, 55, 1964.
- Saß, Karl Heinz: *Hansischer Einfuhrhandel in Reval um 1430 (Wiss. Beiträge zur Geschichte und Landeskunde Ost-Mitteleuropas, 19)*, Marburg 1955.
- Sattler, Carl: *Die Hanse und der Deutsche Orden in Preußen bis zu dessen Verfall*, in: *HGbl.* 1882.
- *Handelsrechnungen des Deutschen Ordens (Publication des Ver. f. d. Geschichte von Ost- und Westpreußen)*, Leipzig 1887.
- Schäfer, Dietrich: *Die Aufgaben der deutschen Seegeschichte*, in: *HGbl.*, 15, 1909.
- *Die deutsche Hanse*, Bielefeld/Leipzig 1903.
- *Englands Weltstellung und Deutschlands Lage*, in: *Aufsätze, Vorträge und Reden*, Bd. II, Jena 1913.
- Schildhauer, Johannes: *Soziale, politische und religiöse Auseinandersetzungen in den Hansestädten Stralsund, Rostock und Wismar im ersten Drittel des 16. Jahrhunderts (Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte, Bd. 2)*, Weimar 1959.
- *Die Sozialstruktur der Hansestadt Rostock von 1378–1569*, in: *Hansische Studien (Forschungen zur mittelalterlichen Geschichte, Bd. 8)*, Berlin 1961.
- *Progressive und nationale Traditionen in der Geschichte der Hanse*, in: *WZ Greifswald*, Jg. XII, 1963, *GesSprWiss. Reihe Nr. 5/6*.
- *Forschungen zur hansischen und hanseatischen Geschichte 1960–1962*, in: *WZ Greifswald*, Jg. XII, 1963, *GesSprWiss. Reihe Nr. 2/3*.
- *Forschungen zur Geschichte des Ostseegebietes — Literaturbericht über die in der DDR erschienenen Publikationen*, in: *Rostocker Beiträge. Regionalgeschichtliches Jb. der mecklenburgischen Seestädte*, Bd. 1, 1966, Rostock 1967.
- *Zur Verlagerung des See- und Handelsverkehrs im nordeuropäischen Raum während des 15. und 16. Jahrhunderts. Eine Untersuchung auf der Grundlage der Danziger Pfahlkammerbücher*, in: *Jb. f. Wirtschaftsgeschichte 1968/IV*, Berlin 1968.
- *Hafenzollregister des Ostseebereiches als Quellen zur hansischen Geschichte*, in: *HGbl.* 86, 1968.

- , Fritze, Konrad: Stand und Aufgaben der Hansegeschichtsforschung in der DDR, in: WZ Greifswald, Jg. IX, 1959/60, GesSprWiss. Reihe Nr. 2/3.
- , Autorenkollektiv: Grundzüge der Geschichte der deutschen Hanse, in: ZfG 11/4, 1963.
- Schleese, Kurt: Die Handelsbeziehungen Oberdeutschlands, insbesondere Nürnbergs, zu Posen am Ausgang des Mittelalters, Diss. Greifswald 1915, Posen 1915.
- Schlesinger, Walter: Die geschichtliche Stellung der mittelalterlichen deutschen Ostbewegung, in: Hist. Zs., 183, 1957.
- Schuberth, Ernst: Das Danziger Zollwesen in 9 Jahrhunderten, Danzig 1936.
- Schulz, Friedrich: Die Hanse und England von Eduards III. bis auf Heinrichs VIII. Zeit (Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte, Bd. V), Berlin 1911.
- Schumacher, Bruno: Geschichte Ost- und Westpreußens, 4. Aufl., Würzburg 1959.
- Simson, Paul: Danzig im dreizehnjährigen Kriege von 1454—1466, in: Zs. d. Westpreuß. Gesch. Ver., Heft 29, Danzig 1891.
- Geschichte der Danziger Willkür (Quellen und Darstellungen zur Geschichte Westpreußens, 3), Danzig 1904.
- Geschichte der Stadt Danzig, 4 Bde, Danzig 1913—1918.
- Spading, Klaus: Holland und die Hanse im 15. Jahrhundert. Untersuchungen über die Ursachen des Vordringens der Holländer in die Ostsee und den Zerfall des hansischen Zwischenhandelsmonopols, Diss. Greifswald 1968 (Masch.).
- Zu den Ursachen für das Eindringen der Holländer in das hansische Zwischenhandelsmonopol im 15. Jahrhundert, in: Neue Hansische Studien (Forschungen zur mittelalterlichen Geschichte, Bd. 17), Berlin 1970.
- Sprandel, Rolf: Das Metallgewerbe im Mittelalter, Würzburg 1968.
- Stark, Walter: Die Danziger Pfahlkammerbücher (1468—1476) als Quelle für den Schiffs- und Warenverkehr zwischen den wendischen Städten und Danzig, in: Rostocker Beiträge. Regionalgeschichtliches Jb. der mecklenburgischen Seestädte, Bd. 1, Rostock 1966 (1967).
- Der Salzhandel von Lübeck nach Preußen am Ende des 15. Jahrhunderts, in: WZ Greifswald, Jg. XVIII, 1969, GesSprWiss. Reihe, Teil I.
- Der Lübecker Preußenhandel — seine Stellung und Struktur im System des Lübecker Ostseehandels am Ende des 15. Jahrhunderts, in: Neue Hansische Studien (Forschungen zur mittelalterlichen Geschichte, Bd. 17), Berlin 1970.
- Der Utrechter Frieden von 1474 zwischen der Hanse und England, in: ZfG 7/1971.
- Stein, Walther: Die Hanse und England. Ein hansisch — englischer Seekrieg im 15. Jahrhundert (Pfungstblätter des Hans. Gesch. Ver., Bl. I), Leipzig 1905.
- Vom deutschen Kontor in Kowno, in: HGbll. 22, 1916.
- Steinmetz, Max: Deutschland von 1476 bis 1648. Lehrbuch der deutschen Geschichte (Beiträge), Bd. 3, Berlin 1965.
- Stern, Leo/Voigt, Erhard: Deutschland von der Mitte des 13. Jahrhunderts bis zum ausgehenden 15. Jahrhundert. Lehrbuch der deutschen Geschichte (Beiträge), Bd. 2/3, Berlin 1965.
- Stieda, Wilhelm: Schiffsregister, in: HGbll. 1884 (1885).
- Techen, Fritz: Über Marktzwang und Haferecht, in: HGbll. 14, 1908.
- Rezension zu Paul Simson, Geschichte der Stadt Danzig, Bd. 1, in: HGbll. 21, 1915.
- Das Brauwerk in Wismar, in: HGbll. 20, 1914; 21, 1915.

- Thierfelder, Hildegard: Rostock-Osloer Handelsbeziehungen im 16. Jahrhundert. Die Geschäftspapiere der Kaufleute Kron in Rostock und Bene in Oslo (Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte, Bd. 1), Weimar 1958.
- Vetulani, Adam: Walka Polski w wiekach średnich o dostęp do Bałtyku, Warszawa 1954.
- Rokowania krakowskie w r. 1454 i zjednoczenie ziem pruskich z Polską, in: Przegląd Historyczny, 45, 1954.
- Vogel, Walther: Geschichte der deutschen Seeschiffahrt, Bd. 1, Berlin 1915.
- Zur Größe der europäischen Handelsflotten im 15., 16. und 17. Jahrhundert, in: Forschungen und Versuche zur Geschichte des Mittelalters und der Neuzeit. Festschrift Dietrich Schäfer, Jena 1915.
- Beiträge zur Statistik der deutschen Seeschiffahrt im 17. und 18. Jahrhundert, in: HGBll., 56, 1931; 57, 1932.
- Wehrmann, C.: Lübeck als Haupt der Hanse um die Mitte des 15. Jahrhunderts, in: HGBll. 1892.
- Weinauge, Eberhard: Die deutsche Bevölkerung im mittelalterlichen Stockholm, Diss. Kiel 1942.
- Weise, Erich: Zur Kritik des Vertrages zwischen dem Preußischen Bund und dem König von Polen vom 6. März 1454, in: Altpreuß. Forschungen, 18, 1941.
- Die staatsrechtlichen Grundlagen des Zweiten Thorner Friedens und die Grenzen seiner Rechtmäßigkeit, in: Zs. f. Ostforschung, 3, 1954.
- Das Widerstandsrecht im Ordenslande Preußen und das mittelalterliche Europa (Veröffentlichungen der Niedersächsischen Archivverwaltung, Heft 6), Göttingen 1955.
- Die Hanse, England und die Merchant Adventurers. Das Zusammenwirken von Köln und Danzig, in: Jb. d. Köln. Gesch. Ver., 31/32, 1957.
- Die Beurteilung des Zweiten Thorner Vertrages durch die Zeitgenossen bis zum Ende seiner Rechtswirksamkeit im Jahre 1497, in: Zs. f. Ostforschung, 15/4, 1966.
- Das westliche Ordensland und der Zweite Thorner Vertrag von 1466, in: Zs. f. Ostforschung, 19/3, 1970.
- Werner, Paul: Stellung und Politik der preußischen Hansestädte unter der Herrschaft des Ordens, Diss. Königsberg 1915.
- van Werveke, H.: Die Beziehungen Flanderns zu Osteuropa in der Hansezeit, in: Die Deutsche Hanse als Mittler zwischen Ost und West (Wiss. Abhandlungen der Arbeitsgemeinschaft für Forschung des Landes Nordrhein-Westfalen, Bd. 27), Köln-Opladen 1963.
- Wetki, Maria: Studien zum Hanse-Norwegen-Problem, in: HGBll. 71, 1952.
- Yrving, Hugo: Salt och saltförsörjning i det medeltida Sverige, in: Scandia. Tidskrift för Historisk Forskning 34/2, Stockholm-Oslo-Bergen 1968.
- Zientara, Benedykt (u. a.): Dzieje gospodarcze Polski do 1939 r., Warszawa o. J. (1965).
- Zins, Henryk: Ród Ferberów i jego rola w dziejach Gdańska w XV i XVI w. (Tow. Nauk. Katol. Uniw. Lubelskiego. Rozprawy Wydz. Hist.-Filol. 7), Lublin 1951.
- Geneza angielskiej Kompanii Wschodniej, in: Zapiski Historyczne, 29/3, 1964.

EVP 27,50