

Thomas Brück

Korporationen der Schiffer und Bootsleute

Untersuchungen
zu ihrer Entwicklung in Seestädten
an der Nord- und Ostseeküste
vom Ende des 15. bis zum Ende
des 17. Jahrhunderts

Abhandlungen
zur Handels- und Sozialgeschichte

Band
29

VERLAG
HERMANN BÖHLAUS NACHFOLGER
WEIMAR



V, 736

BEHANDLUNGEN ZUR HANDELS-
UND SOZIALGESCHICHTE



HERAUSGEGEBEN IM AUFRAG DES
HANDELS- UND SOZIALGESCHICHTLICHEN

BAND 29

1908
VERLAG HERMANN BOHLAUS NACHFOLGER
WEIMAR

ABHANDLUNGEN ZUR HANDELS-
UND SOZIALGESCHICHTE

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAG DES
HANSISCHEN GESCHICHTSVEREINS

BAND 29

1994
VERLAG HERMANN BÖHLAUS NACHFOLGER
WEIMAR

*Korporationen
der Schiffer und Bootsleute*

Untersuchungen
zu ihrer Entwicklung in Seestädten an der Nord- und Ostseeküste
vom Ende des 15. bis zum Ende des 17. Jahrhunderts

Von
Thomas Brück

1994
VERLAG HERMANN BÖHLAUS NACHFOLGER
WEIMAR

Stadterchiv Weimar

- Ratbibliothek -

207/95

Die Deutsche Bibliothek - CIP-Einheitsaufnahme

Brück, Thomas:

Korporationen der Schiffer und Bootsleute : Untersuchungen zu ihrer Entwicklung in Seestädten an der Nord- und Ostseeküste vom Ende des 15. bis zum Ende des 17. Jahrhunderts / von Thomas Brück. - Weimar : Verlag Hermann Böhlau Nachfolger Weimar, 1994

(Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte ; Bd. 29)
ISBN 3-7400-0924-1

NE: GT

ISBN 3-7400-0924-1

ISSN 0065-0358

Erschienen im Verlag Hermann Böhlau Nachfolger Weimar GmbH & Co.
© 1994 by Verlag Hermann Böhlau Nachfolger GmbH & Co

Alle Rechte vorbehalten. Ohne schriftliche Genehmigung des Verlages ist es nicht gestattet, das Werk unter Verwendung mechanischer, elektronischer und anderer Systeme in irgendeiner Weise zu verarbeiten und zu verbreiten. Insbesondere vorbehalten sind die Rechte der Vervielfältigung - auch von Teilen des Werkes - auf photomechanischem oder ähnlichem Wege, der tontechnischen Wiedergabe, des Vortrags, der Funk- und Fernsehendung, der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen, der Übersetzung und der literarischen oder anderweitigen Bearbeitung.

Dieses Buch ist aus säurefreiem Papier hergestellt und entspricht den Forderungen zur Verwendung alterungsbeständiger Papiere für die Buchherstellung.

Printed in Germany

Gesamtherstellung: Druckhaus „Thomas Müntzer“ GmbH Bad Langensalza
L.-Nr.: 2782

INHALT

Vorwort	7
Einleitung	9

ERSTES KAPITEL

Die Entwicklung der Stralsunder Schifferkorporation von 1488 bis 1630	17
1. Die Herausbildung von Schifferbruderschaften als selbständige Korporationsform	17
2. Das Statut der Stralsunder Schifferkompanie – Aufbau und Aussagewert	25
3. Die Stralsunder Schifferkompanie vom Ausgang des 15. bis zum Ende des 16. Jahrhunderts	33
a) Die Mitgliederbewegung in der Kompanie von 1488 bis 1600	33
b) Die Vermögensverhältnisse der Stralsunder Schifferkorporation im 15. und 16. Jahrhundert ...	41
c) Die Vermögensverhältnisse Stralsunder Schiffer im 16. Jahrhundert	51
4. Der Wandel im Charakter der Stralsunder Schifferkompanie im 16. und zu Beginn des 17. Jahr-	
hunderts	65
5. Die Ordnung der Stralsunder Schiffergesellschaft aus dem Jahre 1624	74

ZWEITES KAPITEL

Die Entwicklung der Stralsunder Schifferkorporation in der frühen Schwedenzeit (1630–1690)	80
1. Die Mitgliederbewegung in der Schiffergesellschaft	80
2. Die Vermögensverhältnisse der Schifferkorporation	89
3. Die Wirksamkeit der Schiffergesellschaft in der Stadt	102
4. Die Bedeutung der Schifferkompanie für die beruflichen Interessen ihrer Mitglieder	109
5. Die Stralsunder Schifferkompanie am Ende des 17. Jahrhunderts	125

DRITTES KAPITEL

Die Entwicklung von Schiffer- und Bootsleutevereinigungen anderer Seestädte im Vergleich zur Schiffer-	
kompanie und Bootsleutekorporation in Stralsund	130
Zusammenfassung	176
Quellen und Literatur	178
Abkürzungen	186
Orts- und Personenregister	187

VORWORT

In der Nähe der Marienkirche Stralsunds, eines der bedeutendsten spätmittelalterlichen Bauwerke im Norden Europas, befindet sich in der Frankenstraße das ehemalige „Schiffer-Stiftung-Haus“. Seit 1635 ist dieses Gebäude im Besitz der Schifferkompanie¹, die 1988 ihr 500jähriges Bestehen feierte. Die einstige „St. Marienbruderschaft“ erfreut sich einer großen Popularität sowohl bei den Bewohnern der Werft- und Hafenstadt als auch bei ihren Gästen.

Zu den Aufgaben der Schifferkompanie gehören die Pflege des maritimen Erbes und die Unterstützung von Forschungen auf dem Gebiet der Seefahrtsgeschichte. Darüber hinaus tragen die Mitglieder der Korporation durch die Beteiligung an der Rekonstruktion und Ausgestaltung ihres Hauses zur weiteren Existenz dieser einmaligen Einrichtung bei.

Die Attraktivität der Schiffergesellschaft für die wissenschaftliche Arbeit rührt in erster Linie von ihrem umfangreichen Quellenbestand her. Mehr als 365 Archivalieneinheiten geben Auskunft über die Geschichte der Korporation. Das Quellenmaterial wurde 1979/80 durch die Mitglieder des Stralsunder Stadtarchivs geordnet. Dadurch entstanden neue Möglichkeiten für die Forschungsarbeit über die Schifferkompanie und die Seefahrtsgeschichte Stralsunds.

Für die zahlreichen wertvollen Hinweise und Kritiken bei der Anfertigung der vorliegenden Arbeit möchte sich der Verfasser bei den Mitgliedern des Forschungsbereiches Mittelalter/Neuzeit des Historischen Institutes der Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald bedanken. Mein besonderer Dank gilt dem leider zu früh verstorbenen Professor Dr. phil. habil. K. Fritze sowie den Professoren Dr. phil. habil. J. Schildhauer, Dr. phil. habil. W. Stark und Dr. phil. habil. H. Wernicke. Darüber hinaus bin ich der Stralsunder Schifferkompanie, vor allem ihrem Vorstand, und den Mitarbeitern des Stadtarchivs Stralsund für die freundliche Unterstützung zu Dank verpflichtet. Außerdem danke ich dem Hansischen Geschichtsverein sowie seinem Vorstand für die Aufnahme der vorliegenden Arbeit in die Reihe „Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte“.

Greifswald, im Frühjahr 1993

Thomas Brück

¹ Die Schreibung „Schifferkompanie“ entspricht dem heute gebräuchlichen Stil sowie den Entwicklungstendenzen in der Orthographie. Aus diesem Grunde soll in der Arbeit diese, heute gebräuchliche Form beibehalten werden.

EINLEITUNG

Die Schiffervereinigungen, als eine besondere Form des korporativen Zusammenschlusses in den Seestädten an der Nord- und Ostseeküste, bilden seit längerer Zeit einen Untersuchungsgegenstand historischer Forschung. Um eine vergleichende Wertung in bezug auf die Entstehung von Schifferbruderschaften bemühten sich zuerst Johann Georg Kohl und Walther Vogel. Walther Vogel hob als die entscheidende Ursache für die Herausbildung der Korporationen die sich vollziehende Trennung von Schifffahrt und Seehandel hervor. Damit im Zusammenhang stand die Auflösung der genossenschaftlichen Verhältnisse an Bord der Schiffe.¹ Vogel sah aber in der *societas velificatorum*, die in der Mitte des 14. Jahrhunderts in Wismar gegründet wurde, irrtümlich eine Schiffervereinigung.² Diese Annahme resultierte aus der Meinung, daß sich die Trennung von Schiffer- und Kaufmannsberuf bereits im 14. Jahrhundert vollständig vollzogen hatte. Ebenso vermutete Fritz Rörig, daß es seit dem 14. Jahrhundert keine Übergänge mehr zwischen den Berufen des Großkaufmannes und jenes Kaufmannes, der seine Waren selbst über See begleitete, gab.³

Bezüglich der Vereinigung der St. Nikolaus- und der St. Annenbruderschaft in Lübeck 1530/35 vertraten Paul Ewald Hasse und Georg Fink unterschiedliche Auffassungen. So war Georg Fink der Meinung, daß die Bruderschaft der Bootsleute als Schiffergesellschaft fortgesetzt wurde. Eine solche Entwicklung war aber nicht möglich, weil die Schiffer zumeist Mitglieder der Nikolausbruderschaft waren. Diese Tatsache wurde von Paul Hasse berücksichtigt. Er stellte fest, daß die Annenbruderschaft in der neuen Schiffergesellschaft aufging.⁴ Walther Vogel äußerte die Ansicht, daß der Zusammenschluß der Schiffer- und Bootsleutekorporation auf einen Ausgleich der sozialen Beziehungen zwischen den Schiffen und dem Schiffsvolk zurückzuführen war.⁵ Der Zusammenschluß war aber vor allem das Ergebnis von Bemühungen des Rates, eine Kontrolle über alle an der Schifffahrt beteiligten Personengruppen auszuüben. Hierbei stellte Lübeck ein Vorbild für die Entwicklung anderer Schifferkorporationen dar.

¹ Walther Vogel, Geschichte der deutschen Seeschifffahrt, Bd. 1, Berlin 1915, S. 441ff.

² Ebenda, S. 462.

³ Fritz Rörig, Großhandel und Großhändler im Lübeck des 14. Jahrhunderts, in: Wirtschaftskräfte im Mittelalter. Abhandlungen zur Stadt- und Hansegeschichte, Hrsg. Paul Kaegbein, Weimar 1959, S. 217.

⁴ Georg Fink, Die Wandlung der Lübecker Schiffer-Gesellschaft mit dem Kauf ihres Hauses im Jahre 1535, Lübeck 1935, S. 6f.; Paul Ewald Hasse, Aus der Vergangenheit der Schiffergesellschaft in Lübeck. Festschrift zur Feier des fünfshundertjährigen Bestehens, Lübeck 1901, S. 8.

⁵ Vogel, Seeschifffahrt, S. 464.

Die Aufgabe der Schiffergesellschaften, im Interesse der städtischen Obrigkeit eine Aufsicht über die Seeleute auszuüben, wurde von Wolfgang Woywodt hervorgehoben. Die Schifferkorporationen waren verpflichtet, jenen Besatzungsmitgliedern Pässe auszustellen, die nicht in der betreffenden Stadt ansässig waren und von ihrem Schiffer kein derartiges Zeugnis erhalten hatten.⁶

Wolfgang Woywodt untersuchte die Korporationen der Schiffer vor allem unter dem Aspekt der sozialen Fürsorge und ihrer Bedeutung für die städtische Armenfürsorge. Seiner Auffassung, daß die Bootsleutebruderschaften zeitlich nach der Gründung von Schifferkorporationen entstanden, ist nur teilweise zuzustimmen. Durch die hansische Schiffsordnung von 1482 wurden sowohl die Schiffer als auch die Bootsleute als Angehörige selbständiger Berufsgruppen anerkannt. Damit war formell die Voraussetzung gegeben, daß sich die Bootsleute ebenfalls in gesonderten Korporationen zusammenschließen konnten. Die Erwähnung der Annenbruderschaft der Bootsleute in Lübeck am Ende des 15. Jahrhunderts widerlegt die Annahme Woywodts.⁷

In den Jahren 1977 und 1981 veröffentlichten Gustav Lindtke und Walter Kresse Darstellungen zur Geschichte der Schiffervereinigungen in Lübeck und Hamburg. Der Wert dieser Arbeiten besteht in der Einordnung der Korporationen in die städtische Entwicklung und in der Kennzeichnung ihrer Besonderheiten. Hierbei betonte Walter Kresse die allmähliche Trennung von Schiffer- und Kaufmannsberuf sowie die Verantwortung der Schifferkorporation für die Seefahrt der Stadt. Die Arbeit von Gustav Lindtke basiert unter anderem auf den Forschungen von Paul Hasse. Sie berücksichtigt aber deutlicher die Stellung der Schifferkorporation im Rahmen der Schiffsverkehrsverwaltung.⁸ Seine Behauptung, daß nur die Ältermänner der Schiffergesellschaften den Seeleuten Pässe ausstellen durften, ist nicht zutreffend. Vielmehr waren nach den Festlegungen des Hansischen Seerechts von 1591 alle Schiffer berechtigt und verpflichtet, den Seeleuten Zeugnisse auszustellen.⁹

Rainer Postel unternahm den Versuch, aus vergleichender Sicht die Ausbildung der Hafen- und Schiffsverkehrsverwaltung in Bremen, Hamburg und Lübeck darzulegen. In diesem Zusammenhang hob er die Bedeutung von Organisationsformen der Kaufleute und Schiffer für diesen Bereich des städtischen Lebens hervor. Er verdeutlichte, daß die bürgerlichen Mittelschichten bestrebt waren, einen Anteil an der Verwaltung zu erlangen. Gleichzeitig wies Postel darauf hin, daß die Obrigkeit mittels der Einbeziehung breiterer Schichten der Städtebürger eine Möglichkeit erhielt, die Kontrolle in der Stadt zu vertiefen und die eigene Verwaltungstätigkeit und Rechtsprechung zu entlasten.¹⁰

⁶ Wolfgang Woywodt, Untersuchungen zur Geschichte der hansischen Seeleute vom 14. bis zum 16. Jahrhundert, Phil. Diss., Berlin 1957 (MS), S. 121.

⁷ Ebenda, S. 136–162.

⁸ Gustav Lindtke, Die Schiffergesellschaft zu Lübeck. Von Seefahrt, Wohlfahrt und Tradition, 2. Aufl., Lübeck 1977.; Walter Kresse, Von armen Seefahrern und den Schifferalten zu Hamburg, Hamburg 1981.

⁹ Lindtke, Schiffergesellschaft, S. 48.

¹⁰ Rainer Postel, Zur Entwicklung der hansestädtischen Hafen- und Schiffsverkehrsverwaltung, in: See- und Flußhäfen vom Hochmittelalter bis zur Industrialisierung, Hrsg. Heinz Stoob (Städteforschung A/24), Köln–Wien 1986, S. 211–227.

Carl Lorenz wandte sich erstmalig der Geschichte der Stralsunder Schifferkompanie zu. Seine Gesamtdarstellung gibt aber wenige Informationen zur Entwicklung der Korporation im 16. Jahrhundert. Vielmehr enthält dieser Teil der Arbeit nur die Wiedergabe des Statuts der St. Marienbruderschaft und der hauptsächlichsten Festlegungen der Ordnung von 1624.¹¹ Robert Ebeling erschloß das Statut der St. Marienbruderschaft einer weiteren Forschung. Seine Interpretation enthält aber sachliche Fehler, zumal er die Quelle untersuchte, ohne einen Zusammenhang zu anderen schriftlichen Überlieferungen der Korporation herzustellen.¹²

Seit den siebziger Jahren erfolgte eine intensivere Beschäftigung mit der Geschichte der Schifferkompanie. Die Veröffentlichungen trugen oftmals aber populärwissenschaftlichen Charakter. Darüber hinaus faßten Bernd Brühl und Heino Hahn 1971 die bisher publizierten Quellen und die Literatur zusammen.¹³ Anlässlich der 500-Jahrfeier der Stralsunder Schifferkompanie entstand eine Sammlung sehr unterschiedlicher Beiträge zur Geschichte der Korporation.¹⁴

Bisher wurde der verschiedenartige Charakter, den die Schifferkompanie während des 15., 16. und 17. Jahrhunderts besaß, nicht deutlich genug von der Forschung herausgestellt. Damit im Zusammenhang steht die Frage nach den Ursachen, die vor allem im 16. Jahrhundert zu einer Veränderung der Aufgaben der Korporation führten.

Infolge der immer noch engen Verbindung von Handel und Schifffahrt sowie auf Grund der doppelten Stellung des Schiffers als Seemann und Kaufmann waren Korporationen, die vor allem ökonomische Zielstellungen verfolgten, für die Schiffer an der Wende vom 15. zum 16. Jahrhundert noch nicht notwendig. Dafür bestand aber die Möglichkeit, zumal die städtische Obrigkeit die Gründung einer berufsständischen Vereinigung förderte. Den Charakter einer Gesellschaft oder Kompanie erhielt die Korporation erst im Verlauf des 16. Jahrhunderts. Vorerst standen die religiöse und soziale Fürsorge im Vordergrund. Sie waren jedoch keine Verkleidung des Wesens der Vereinigung, sondern eine Notwendigkeit, die sich aus der beruflichen Sphäre der Seeleute ergab. Das Fortwirken dieser Zielstellungen auch nach Einführung der Reformation beweist ihre Bedeutung für das seemännische Leben. So gehörten zu jenen Überlieferungen, die der Altermann Titie Wolter zu den „Denckwürdigkeiten der löblichen Schiffer-Compagnie“ zählte, auch die Tatsache, daß die Korporation noch 1699 über Altar und Gestühl verfügte, *so in der Sanct Nicolaes-Kirchen dieser Stadt, kan gesehen werden, zum Gedächtnis von unsern Stifftern der Schiffer-Compagnie.*¹⁵

¹¹ Carl Lorenz, Geschichte der Schiffer-Compagnie in Stralsund, Stralsund 1882, S. 1–18.

¹² Robert Ebeling, Das Statut der Stralsunder Schifferkompagnie, in: Pommersche Jahrbücher, Bd. 3, Greifswald 1902, S. 179–193.

¹³ Bernd Brühl; Heino Hahn, Die Stralsunder Schiffer-Kompanie. Ihre geschichtliche Entwicklung und ihre Bedeutung für die Gegenwart. Abschlußarbeit zum „Kapitän auf großer Fahrt“ an der IHS für Seefahrt, Warnemünde/Wustrow 1971 (MS).

¹⁴ Untersuchungen zur Theorie und Geschichte der Stadt. Zur 500. Wiederkehr des Tages der Gründung der Schiffercompagnie in Stralsund im Januar 1988, hrsg. v. d. Sektion Rechtswissenschaft der Humboldt-Universität zu Berlin, Berlin o. J.

¹⁵ Titie Wolter, Denckwürdigkeiten der löblichen Schiffer-Compagnie/Oder sogenannte Stiftung- und Ordnungen/Von den Alterleuten, Schaffern, Pfandt- und Wacht-Herren, Schreiber, Bothen . . . , Stralsund 1699, fol. D2 a.

Die Gefahr, daß die Marienbruderschaft eine betont oppositionelle Haltung gegenüber der städtischen Oberschicht einnahm, stand vor allem mit der gesellschaftlichen Situation im Zusammenhang, in der sich Stralsund an der Wende vom 15. zum 16. Jahrhundert befand. Hierbei kamen spezifisch berufliche Interessen der Schiffer aber nicht gesondert zum Ausdruck. Vielmehr werden sie Bestandteil der allgemeinen Forderungen der innerstädtischen Opposition gewesen sein. Ein ständiger direkter Gegensatz zwischen der patrizischen Oberschicht und den Schiffern, der zudem aus ökonomischen Ursachen resultierte, ist in dieser Zeit nicht erkennbar. Darüber hinaus wurde die Schifferkorporation in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts nicht als Interessenvertretung der Schiffer wirksam. Sie bot dem einzelnen keinen Schutz bei Auseinandersetzungen mit Angehörigen der Kaufmannschaft.

Die Entwicklung der Bruderschaften zu Schiffergesellschaften mit konkreten Aufgaben im städtischen Seeverkehr ist auf das Wirken mehrerer Faktoren zurückzuführen. Hierzu gehörte das Streben der bürgerlichen Mittelschichten, einen Anteil an der städtischen Verwaltung zu erringen. Ausdruck dieses Strebens waren vor allem die innerstädtischen Auseinandersetzungen im 16. und 17. Jahrhundert. Andererseits war diese Entwicklung das Ergebnis einer notwendigen Umgestaltung der Staatlichkeit, um den sozialökonomischen Veränderungen, die sich besonders im 16. Jahrhundert im Nord- und Ostseeraum vollzogen, gerecht zu werden. Das betraf sowohl die einzelnen Gemeinwesen als auch die Hanse in ihrer Gesamtheit.

In enger Beziehung zu dieser Entwicklung stand die fortschreitende Trennung von Schiffer- und Kaufmannsberuf. Damit verbunden war die wachsende Abhängigkeit des Schiffers von seinen Mitreedern. Zugleich nahm im Bereich der Schifffahrt die Konkurrenz Auswärtiger zu.¹⁶ Daraus ergab sich für die Schiffer die Notwendigkeit, eigene berufliche Forderungen besonders gegenüber dem Rat und der Kaufmannschaft zur Geltung zu bringen. Trotzdem bestanden oftmals enge Beziehungen zwischen den Schiffern und den Kaufleuten beziehungsweise dem Rat. Die soziale Stellung der Schiffer wirkte sich zugleich entscheidend auf ihre Haltung während der innerstädtischen Auseinandersetzungen zu Beginn des 17. Jahrhunderts aus. Hierbei ist ein einheitliches Handeln der Schiffervereinerung nicht erkennbar. Vielmehr führte der unterschiedliche soziale Status der Schifferbrüder zu einer zeitweiligen Spaltung der Korporation.

Damit wird deutlich, daß ständische Organisationsformen als Klammer für eine Berufsgruppe nur eine Rolle spielten, wenn die große Mehrheit ihrer Mitglieder gleiche soziale, ökonomische und politische Forderungen vertrat. Die Korporationen werden in jenem Maße unwirksam, je mehr die Interessen der einzelnen Korporationsangehörigen zu den Interessen anderer Standes- oder Berufsmitglieder in Widerspruch geraten. Diese Tatsache wird ebenfalls während der Streitigkeiten, die zwischen den Schiffern sowie dem Rat und der Kaufmannschaft seit 1650 ausgetragen wurden, erkennbar. In dieser

¹⁶ Vgl. Sammlung gemeiner und besonderer Pommerscher und Rügischer Landes-Urkunden, Gesetze, Privilegien, Verträge, Constitutionen und Ordnungen, Bd. III, Hrsg. Johann Carl Dähnert, Stralsund 1769, S. 450, 459f.; Woywodt, Seeleute, S. 99ff., 105-108, 120-130.

Zeit erlitt die Schifferkorporation auf Grund des Niedergangs von Handel und Schifffahrt Stralsunds einen sehr großen Autoritätsverlust. Immer weniger Schiffer waren bereit, Mitglied der Kompanie zu werden. Außerdem gelang es der Schiffervereinigung nicht, Vertreter dieses Berufsstandes zum Eintritt in die Korporation zu zwingen. Zwar blieb die Schifferkompanie ein wesentliches Instrument zur Durchsetzung beruflicher Interessen. Das einigende Band für alle Seeleute war jedoch der Kampf gegen die Minderung ihrer sozialen Stellung. Nachdem die Schiffer und die Besatzungsmitglieder ihre ökonomischen Forderungen durchsetzen konnten, fiel dieses Bündnis wieder auseinander. Im Verlauf weiterer Auseinandersetzungen zu Beginn des 18. Jahrhunderts standen die Schifferbrüder zumeist allein dem Rat und der Kaufmannschaft gegenüber.

Darüber hinaus wurde die Verantwortung und Autorität der Schifferkorporation in bezug auf alle Seeleute der Stadt vom Rat selbst untergraben. Die Anerkennung einer eigenständigen Bootsleutekorporation ist dafür ein Ausdruck.

Im Hinblick auf die Wahl der Alterleute, Schaffer und der anderen Amtsträger in der Korporation muß der Einfluß der ökonomisch stärkeren Mitglieder auf diese Ämter und die Schifferkompanie insgesamt hervorgehoben werden. Dieser Einfluß ist für die Schiffergesellschaft in Wismar ebenfalls nachweisbar.¹⁷ Die gewählten Alterleute der Schiffervereinigung mußten 5 Reichstaler an jeden ihrer Amtskollegen zahlen und außerdem der Korporation eine einmalige Zuwendung von 5 Reichstalern übergeben. Somit besaßen zumeist nur die vermögenden Schifferbrüder die Möglichkeit, Altermann zu werden. Im Gegensatz dazu entrichteten die Schaffer geringere Beträge.¹⁸ Deshalb konnten auch weniger vermögende Schiffer das Amt eines Schaffers ausüben. Jedoch wurde diese Möglichkeit durch Bestimmungen, die sich auf die Wahl der Vorstandsmitglieder und der anderen Amtsträger der Schifferkompanie bezogen, eingeschränkt. Im Verlauf des 16. oder 17. Jahrhunderts hatten sich die Wahlbestimmungen geändert. Der genaue Zeitpunkt der Veränderungen ist nicht feststellbar. Es ist wahrscheinlich, daß die Ordnung der Schiffergesellschaft von 1624 hierfür eine wesentliche Grundlage darstellte. Die Ordnung kam unter maßgeblichem Einfluß des Rates zustande. In diesem Zusammenhang erhielten die Alterleute Weisungs- und Kontrollbefugnisse gegenüber allen Seeleuten Stralsunds.

Die Wahl eines Altermannes wurde nunmehr durch die vier Schaffer und acht weitere Mitglieder der Kompanie vorgenommen. Trotzdem hatte sich der Wahlmodus seit 1501 nicht grundlegend verändert. So schrieb der Artikel 3 des ersten Statuts der Korporation vor: *unde wen eyn van den oltseten dar af in Good vorstervet, so scholen de brodere myt den schafferen dar enen wedder to kesen unde seen de broderschop wol vor by erer selen zalicheyt.*¹⁹ Die Art und Weise, die Alterleute zu wählen, meist außerdem Parallelen zur Wahl der Schaffer auf, wie sie im Statut der St. Marienbruderschaft festgelegt worden war: *Item so scholen de schaffere utkesen 8 brodere, so dikke unde*

¹⁷ Karl-Friedrich Olechnowitz, Handel und Seeschifffahrt der späten Hanse (Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte, Bd. VI), Weimar 1965, S. 41.

¹⁸ Wolter, Denckwürdigkeiten, fol. A 4, B 3a.

¹⁹ Stralsunder Schifferkompanie, Erstes Statutenbuch (Gründungsurkunde) der Schifferkompanie, 1488, Rep.-Nr. 1, Artikel 3.

*vakene en des noth unde behoff werdet donde; de scholen under syk twe nyge schaffere to sik kesen.*²⁰

Ein Vergleich beider Abschnitte mit den Festlegungen, die gegen Ende des 17. Jahrhunderts aufgezeichnet wurden, weist darauf hin, daß ursprünglich die Schaffer von 1488/89 bis 1501 allein den Vorstand der Korporation bildeten. Erst die Einflußnahme durch den Rat führte 1501 zur Einrichtung des Amtes der Alterleute. Ihre Zahl wuchs in den achtziger Jahren des 16. Jahrhunderts von zwei auf vier. Auch am Ende des 17. Jahrhunderts bestand der Vorstand aus je vier Alterleuten und Schaffern.²¹ Die Erweiterung des Vorstandes stand in engem Zusammenhang mit den Aufgaben, die die Alterleute als Gremium des Rates zu erfüllen hatten. Diese Entwicklung blieb nicht auf Stralsund beschränkt.²²

Im Gegensatz zu den älteren Bestimmungen wurden die Schaffer im 17. Jahrhundert von den Alterleuten benannt. In diesem Zusammenhang waren die amtierenden Schaffer verpflichtet, den Alterleuten vier Schifferbrüder als Kandidaten vorzuschlagen. Von diesen Mitgliedern wählten die Alterleute zwei neue Schaffer aus, die zwei Jahre das Amt ausüben mußten.²³ Die wechselseitige Einflußnahme der Alterleute und Schaffer auf die Wahl der Vorstandsmitglieder seit spätestens 1624 bot somit den vermögenden Schifferbrüdern die Möglichkeit, eigene Interessen in der Korporation durchzusetzen.

Die Quellen vermitteln oftmals einen guten Einblick in die soziale Lage der Schiffer. Die Kenntnisse über die Besatzungsmitglieder, insbesondere die Bootsleute, und ihre Stellung während des 15., 16. und 17. Jahrhunderts sind dagegen immer noch unzureichend. Auf Grund des mangelhaften Quellenmaterials lassen sich keine allgemeingültigen Festlegungen treffen, zumal die konkrete Situation auf den Schiffen schon wegen ihrer Größe und der Zahl der Besatzungsmitglieder sehr unterschiedlich war. Trotzdem wird, zumindest für Stralsund, in Umrissen erkennbar, daß sich die soziale Stellung der Bootsleute bis zum 17. Jahrhundert veränderte. Die Bootsleute gehörten zu Beginn des 16. Jahrhunderts oftmals zu den ärmeren Schichten der Stadtbevölkerung. Sie waren hauptsächlich Kellerbewohner, deren Vermögensstatus gering war. Nur einigen von ihnen gelang es, den Anschluß an jene Schiffer zu finden, die innerhalb ihres Berufsstandes zu den weniger vermögenden Mitgliedern zählten. Bis zum 17. Jahrhundert änderte sich dieser Zustand. Auf Grund der sozialen Differenzierung unter den Seeleuten und den Schiffern gelang es verschiedentlich Bootsleuten zum Schiffer aufzusteigen. In wenigen Fällen war ihnen sogar der Aufstieg zum Kaufmann möglich. Die Grundlage für ihre Vermögenslage bildete der eigene Handel, der hinsichtlich seiner geschäftlichen Beziehungen recht umfänglich sein konnte. Der Typus des verheirateten Bootsmannes, der über Grundbesitz in der Stadt oder zumindest einen festen Wohnsitz verfügte und der das Bürgerrecht erwerben konnte, wurde zu einer weitverbreiteten Erscheinung.²⁴

²⁰ Ebenda, Artikel 13.

²¹ Stralsunder Schifferkompanie, Brüderbuch der Schifferkompanie, 1673–1761, Rep.-Nr. 19.

²² Vgl. Hasse, Schiffergesellschaft, S. 19ff.

²³ Wolter, Denckwürdigkeiten, fol. B 2b.

²⁴ Vgl. Dietrich Kohl, Das Haus Seefahrt in Bremen, in: HGBll (1912), S. 37f.

Damit im Zusammenhang stand die Herausbildung eigener berufsständischer Organisationsformen. Je mehr sich das soziale und berufliche Profil der Bootsleute während des 15.–17. Jahrhunderts verstärkte, desto deutlicher wurde das Bestreben, selbst Korporationen zu gründen. Jedoch hing ihre Wirksamkeit als Interessenvertretung, ebenso wie bei den Schifferkorporationen, von der konkreten Situation ab, in der sich das betreffende Gemeinwesen befand. Außerdem wurde die Möglichkeit, eigene ökonomische und soziale Interessen durchzusetzen, wesentlich davon bestimmt, ob die Schiffer in der Auseinandersetzung mit der Kaufmannschaft ähnliche Zielstellungen verfolgte.

In der vorliegenden Arbeit wurde der Versuch unternommen, die Entwicklung der Stralsunder Schifferkompanie zwischen 1488 und 1690 darzulegen. Mitunter war es notwendig, über diesen Rahmen hinaus weiteres Material zu verwenden. Der zeitlichen Eingrenzung liegen die Entwicklungsetappen Stralsunds zwischen dem Ende des 15. und dem Ende des 17. Jahrhunderts zugrunde. Sie waren durch die städtische Autonomie und durch die Errichtung der schwedischen Herrschaft über Stralsund und Vorpommern gekennzeichnet. Bedeutende Einschnitte stellen die innerstädtischen Auseinandersetzungen jeweils zu Beginn des 16. und 17. Jahrhunderts sowie der Allianzvertrag mit Schweden 1628 dar. In diesem Zusammenhang soll unter anderem die Haltung der Korporation und ihrer Mitglieder während der innerstädtischen Auseinandersetzungen dargelegt werden. Gegenstand der Arbeit sind ebenfalls die Veränderungen im Charakter der Korporation unter dem Einfluß der Entwicklungen, die sich im Nord- und Ostseeraum während des 15.–17. Jahrhunderts vollzogen. Wo es die Quellenlage gestattete, wurde auf die soziale Lage der Schiffer und Bootsleute eingegangen. Damit verbunden ist die Frage nach dem Verhältnis der Schiffer und Seeleute zu den anderen Schichten der Stadt, besonders zur Kaufmannschaft, sowie zum Rat.

Mit Hilfe des Vergleichs sollen sowohl Gemeinsamkeiten als auch Unterschiede der Schiffervereinigungen in Emden, Bremen, Flensburg, Hamburg, Lübeck, Rostock, Stralsund und Wismar herausgearbeitet werden. Die Wirksamkeit von Korporationen der Bootsleute in Lübeck, Bremen und Stralsund ist ebenfalls Gegenstand der Untersuchungen.

Auf Grund der unzureichenden Quellen- und Literaturlage wurden die Schiffervereinigungen der preußischen Städte nicht in die Arbeit einbezogen. Über Schifferkorporationen in den livländischen Städten existieren keine Informationen.

ERSTES KAPITEL

Die Entwicklung der Stralsunder Schifferkorporation von 1488 bis 1630

1. Die Herausbildung von Schifferbruderschaften als selbständige Korporationsform

Zu den Bruderschaften, die am Ende des 15. Jahrhunderts in mehreren Städten an der Nord- und Ostseeküste entstanden, gehörten die Schifferkorporationen. Bis zu diesem Zeitpunkt waren die Schiffer zumeist Mitglieder entweder von Kaufleutekompanien oder religiösen Bruderschaften, in den sowohl Kaufleute als auch Angehörige des Schiffsvolkes vertreten waren. Beispielsweise umfaßte die Vereinigung der Islandfahrer in Hamburg jene Kaufleute und Schiffer, die in dieser Richtung Handel trieben.¹ Ebenso waren Schiffer und Kaufleute Mitglieder der Gesellschaft der Flandernfahrer in Hamburg.² In einem Schreiben Hamburgs an Danzig aus dem Jahre 1492 wurde die Hamburger Bruderschaft „St. Olav“ erwähnt, in der *vele shippere unde boszmans mede in syn*.³

Die Mitgliedschaft der Schiffer in den Korporationen der Kaufleute war Ausdruck der engen wirtschaftlichen Beziehungen von Handel und Schifffahrt sowie ein Zeichen für die Stellung der Schiffer als Seemann und Kaufmann. Die von Walther Vogel aufgestellte Behauptung, daß sich zu Beginn des 14. Jahrhunderts die Trennung zwischen Kaufmann und Schiffer vollzogen hatte, ist in dieser Absolutheit nicht zu akzeptieren.⁴ Karl-Friedrich Olechnowitz wies zum Beispiel auf die noch im 15. und 16. Jahrhundert bestehenden fließenden Übergänge zwischen Schiffer- und Kaufmannberuf hin.⁵ Jürgen Bolland und Ernst Baasch hoben ebenfalls die teilweise Übereinstimmung der Tätigkeit beider Berufe während des 15. Jahrhunderts hervor.⁶ Die Unterscheidung zwischen Schiffern einerseits und den Kaufleuten, vor allem den Großkaufleuten, auf der anderen Seite war zu Beginn des 14. Jahrhunderts bedeutend. Die formelle Trennung beider Berufsgruppen findet aber erst am Ende des 16. und zu Beginn des 17. Jahrhunderts ihren Abschluß.

¹ Ernst Baasch, Die Islandfahrt der Deutschen, namentlich der Hamburger, vom 15. bis 17. Jahrhundert (Forschungen zur hamburgischen Handelsgeschichte, Bd. I), Hamburg 1889, Bd. I, S. 116f.

² Jürgen Bolland, Die Gesellschaft der Flandernfahrer in Hamburg während des 16. Jahrhunderts, in: ZVHG, Bd. 41 (Festschrift zum siebzigsten Geburtstag Professor Dr. Heinrich Reinckes am 21. April 1951), Hamburg 1951, S. 164, 184 (Anlage C).

³ HUB, Bd. 11, Nr. 576.

⁴ Vogel, Seeschifffahrt, S. 373ff.

⁵ Olechnowitz, Handel und Seeschifffahrt, S. 52.

⁶ Baasch, Islandfahrt, S. 117; Bolland, Flandernfahrer, S. 164.

Die Linienfahrer-korporationen, denen die Schiffer im 15. Jahrhundert angehörten, umfaßten zumeist Vertreter der nichtpatrizischen Kaufmannschaft. Zudem beeinflußten die spezielle kaufmännische Tätigkeit und die damit verbundene Zugehörigkeit zu einer bestimmten Kaufleutevereinigung die soziale Stellung der Korporationsangehörigen. Die Lübecker Bergenfahrer erreichten beispielsweise nicht die gehobene soziale Position, wie sie die Mitglieder anderer Kaufmannskorporationen besaßen.⁷ Im Gegensatz dazu zählten die Mitglieder der Flandernfahrer in Hamburg zu den vermögenden Schichten der Stadt.⁸

Es ist sehr wahrscheinlich, daß die soziale Stellung der Schiffer von den gleichen Faktoren beeinflußt wurde, zumal die soziale Differenzierung ebenfalls unter den Schifferrn wuchs.⁹ Die berufliche und soziale Stellung der Schiffer ist unter anderem an der Entwicklung ihrer Korporationen erkennbar. Lange Zeit galt die *societas* oder *fraternitas velificatorum*, die um 1350 in Wismar gegründet wurde,¹⁰ als älteste Schiffervereinigung Norddeutschlands.¹¹ Das Substantiv *velificatores* wurde unter anderem von Walther Vogel mit dem Wort „Schiffer“ und nicht mit „Segeler“ übersetzt. Die Bruderschaften der Segeler oder Seefahrer waren aber Kaufleutevereinigungen, denen wahrscheinlich auch Schiffer angehörten, so zum Beispiel in Stettin¹² und Stendal sowie Stargard in Pommern.¹³ Im Jahre 1427 wird die Wismarer Korporation als *segelere kumpanie* in den Quellen erwähnt. Obgleich Friedrich Techen den Begriff der „Segeler“ benutzte, kennzeichnete er diese Korporation als eine Schiffervereinigung. Im Widerspruch zu seiner Annahme steht jedoch die Tatsache, daß mehrere Mitglieder der „Segler-Kumpanei“ Ratsherren wurden. Im 15. Jahrhundert war es der Mehrheit der Schiffer, auf Grund ihrer Vermögensverhältnisse, nicht mehr möglich, in die patrizische Oberschicht aufzusteigen. Weiterhin erwarb die von Friedrich Techen erwähnte Korporation um 1410 ein Haus, „das später als das Segler- oder Kaufleutehaus bezeichnet“ wurde.¹⁴ Somit handelte es sich bei dieser Vereinigung um eine Kaufleutebruderschaft beziehungsweise -gesellschaft. Ihre Gründung ordnete sich in die Entstehung von Korporationen der Kaufleute während des 14. Jahrhunderts ein. Es ist unwahrscheinlich, daß in Wismar

⁷ Johannes Schildhauer; Konrad Fritze; Walter Stark, Die Hanse, 6. Aufl., Berlin 1985, S. 161 f.

⁸ Bolland, Flandernfahrer, S. 164–169.

⁹ Sta. A. Str., Test.-Nr. 275, 297, 359, 694, 1017; Johannes Schildhauer, Die Hanse, Geschichte und Kultur, Leipzig 1984, S. 151; Heinrich Reincke, Hamburgische Vermögen 1350 bis 1530. Ein Versuch, in: Forschungen und Skizzen zur Geschichte Hamburgs (Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Hansestadt Hamburg, Bd. III), Hamburg 1951, S. 213–217.

¹⁰ MUB, Bd. 14, Nr. 8208, 8643. Beide Urkunden stammen aus den Jahren 1356 beziehungsweise 1359.

¹¹ Vogel, Seeschiffahrt, S. 462.; Friedrich Techen, Geschichte der Seestadt Wismar, Wismar 1929, S. 86.

¹² Martin Wehrmann, Geschichte der St. Jakobikirche in Stettin bis zur Reformation, in: Baltische Studien, Bd. 37, Stettin 1887, S. 433.

¹³ Heinrich v. Loesch, Die Stendaler Seefahrer, in: HGblI (1906), S. 338 f.; Manfred Hamann, Die mittelalterlichen Kaufmannskorporationen der wendischen Städte im Gebiet der DDR (Masch.), 1953, Bibliothek des Stadtarchivs Rostock, S. 64; Felix Boehmer, Geschichte der Stadt Stargard i. Pommern, Bd. 1, Stargard in Pommern 1903, S. 332.

¹⁴ Friedrich Techen, Die Wismarschen Unruhen im ersten Drittel des fünfzehnten Jahrhunderts, in: Meckl. Jbb., Bd. 55, Schwerin 1890, S. 112, 119; ders., Seestadt Wismar, S. 86. Ebenso vertritt Manfred Hamann die Auffassung, daß die Seglerkompanie in Wismar eine Kaufleutevereinigung war. Vgl. Manfred Hamann, Die mittelalterlichen Kaufmannskorporationen, S. 64–71.

eine Schifferbruderschaft mehr als 100 Jahre vor der Gründung ähnlicher Korporationen in solchen Hansestädten wie Stralsund und Rostock bestanden hatte. Außerdem wurden die Schifferbruderschaften in Stralsund, Hamburg und Emden in kürzeren Abständen am Ende des 15. Jahrhunderts gegründet.

Eine Vereinigung unter Beteiligung der Schiffer war die 1401 in Lübeck gegründete Bruderschaft „St. Nikolaus“. Nach dem Inhalt der Gründungsurkunde waren zahlreiche Schiffer und Seeleute Mitglieder dieser St. Nikolai-Bruderschaft. Aber auch in dieser Korporation dominierten noch nicht die Schiffer. Die Bruderschaft umfaßte Vertreter von Berufen, die zu der Seefahrt in enger Beziehung standen, auch Kaufleute.¹⁵ Während der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts ist die Lübecker Korporation mit der bereits erwähnten St. Olav-Bruderschaft sowie der St. Ursula-Bruderschaft in Hamburg vergleichbar. Diese Vereinigung wurde 1434 erstmals erwähnt. Die Mitglieder der St. Ursula-Bruderschaft waren Schiffer, Kaufleute und Krämer.¹⁶ Gegenüber den Vereinigungen der Segeler oder Seefahrer in Stendal, Stettin oder Wismar wurden in den Quellen dieser religiösen Bruderschaften die Schiffer, aber auch die Seeleute, als wesentliche Mitgliedergruppen hervorgehoben. Die differenzierte Zusammensetzung der Korporationen stellt einen Hinweis auf die qualitativen Wandlungen, d. h. die weitere Ausprägung der berufsständigen Merkmale des Schifferberufes auf der Grundlage der sozialökonomischen Veränderungen, dar. Die wirtschaftliche Stellung der Schiffer wurde vor allem durch die Ausweitung und Intensivierung des Schiffsverkehrs beziehungsweise Seehandels im Verlauf des 15. Jahrhunderts sowie die Verselbständigung der Schifffahrt gegenüber dem Seehandel beeinflußt. Auf Grund ihrer wachsenden Verantwortung im Schiffsverkehr waren die Schiffer, im Gegensatz zu vielen Großkaufleuten, oft nicht mehr in der Lage, einen umfangreichen Eigenhandel zu betreiben. Außerdem gerieten die Schiffer in eine zunehmende Abhängigkeit von den Mitreedern, zumal sich die Partenreederei immer mehr zu einem Geschäft entwickelte und die Mitreeder oftmals über den Einsatz sowie den Unterhalt des Schiffes entschieden.¹⁷ Diese Entwicklung stand im Zusammenhang mit der Auflösung der genossenschaftlichen Verhältnisse an Bord der Schiffe.¹⁸ Die äußeren Kennzeichen dieses Prozesses waren die weitere Differenzierung unter den Angehörigen des Schiffsvolkes und die zunehmende Disziplinargewalt des Schiffers gegenüber den anderen Besatzungsmitgliedern. Im Vergleich zum Schiffsvolk wurde damit die Sonderstellung des Schiffers deutlicher hervorgehoben.

Die zunehmende Trennung von Handel und Schifffahrt sowie die Auflösung der genossenschaftlichen Verhältnisse auf den Schiffen kamen vor allem durch die hansische Schiffsordnung von 1482 zum Ausdruck. Mit der Schiffsordnung sollte ein einheitliches und umfassendes Seerecht geschaffen werden, das den veränderten Bedingungen im Bereich der Seefahrt entsprach. Ein derartiges Schiffsrecht war bereits seit längerer Zeit

¹⁵ LUB, Teil 5, Nr. 644; Vgl. Vogel, Seeschifffahrt, S. 462f.

¹⁶ Gertrud Brandes, Die geistlichen Bruderschaften in Hamburg während des Mittelalters, in: ZVHG, Bd. 34, Hamburg 1934, S. 108; Vgl. Woywodt, Seeleute, S. 146.

¹⁷ Vogel, Seeschifffahrt, S. 381ff.; Woywodt, Seeleute, S. 47–63.

¹⁸ Woywodt, Seeleute, S. 60–63.

eine Forderung der hansischen Kaufleute und Schiffer. Der unmittelbare Anlaß für die Erarbeitung der hansischen Schiffsordnung von 1482 waren die Disziplinverstöße des Schiffsvolkes, die sich vor allem in den siebziger Jahren des 15. Jahrhunderts häuften.¹⁹ Die Initiative für diese Schiffsordnung ging von mehreren hansischen Schiffnern aus, die 1480 in Bergen op Zoom in zehn Punkten die „wichtigsten dienst- und disziplinarischen Fragen“²⁰ zusammenfaßten. Der Lübecker Rat erarbeitete auf der Grundlage dieser Forderungen eine Schiffsordnung. Der Entwurf wurde von Lübeck und den anderen wendischen Städten kurze Zeit später angenommen und im Frühjahr 1482 mit einigen Veränderungen endgültig verabschiedet.²¹

Der Gegensatz zwischen den Schiffnern und dem Schiffsvolk dürfte die Herausbildung einiger Schiffervereinigungen begünstigt haben, obwohl dieser Zusammenhang in den Quellen nicht unmittelbar deutlich wird. Entscheidend war jedoch die zunehmende Abhängigkeit des Schiffers von den Reedern und Kaufleuten sowie die weitere Unterordnung der anderen Besatzungsmitglieder unter die Befehlsgewalt der Schiffer.²² Diese

¹⁹ Die Häufung von Meuterei und Desertion während des 15. Jahrhunderts war nicht nur eine Reaktion der Schiffsbesatzungen auf die Verschlechterung ihrer sozialen Stellung infolge der Veränderungen im Schiffsbetrieb. Die Kriege der Hansestädte gegen Dänemark 1426 bis 1435 und gegen die Niederlande 1438 bis 1441 werden sich außerdem negativ auf die Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute ausgewirkt haben. Die Folge war, daß sich viele Besatzungsmitglieder weigerten, die Weisungen der Schiffsherren zu befolgen, und versuchten, höhere Löhne zu erzwingen. In den Jahren 1435 und 1441 erließen der gemeine Kaufmann zu Brügge beziehungsweise die Ratsensdboten auf dem Hansetag zu Lübeck Bestimmungen, die sich gegen den Ungehorsam der „Schiffskinder“ richteten. Ebenso forderten die in Bergen op Zoom versammelten Schiffer 1480 Strafmaßnahmen gegen meuternde und desertierende Besatzungsmitglieder. Im Jahre 1476, nach Beendigung des Krieges gegen England, wandten sich die deutschen Kaufleute in London an den Hansetag in Lübeck mit der Bitte, ein *waterrecht* zu erarbeiten, um auf dessen Grundlage die Streitigkeiten zwischen Schiffnern und Schiffsbesatzungen beilegen zu können. Der soziale Protest der Seeleute wird zugleich von den innerstädtischen Auseinandersetzungen beeinflusst worden sein, zumal es auch in einer Reihe von Seestädten wie Hamburg, Lübeck, Wismar und Rostock während des 15. Jahrhunderts zu Kämpfen der Bürgeropposition und der plebejischen Schichten gegen die Oberschicht kam, wobei soziale beziehungsweise ökonomische Forderungen eine Rolle spielten. HR II, 1, Nr. 396; HR II, 2, Nr. 439, § 24; HR III, 1, Nr. 317, 318; HUB, Bd. 10, Nr. 477, § 5; HR III, 1, Nr. 303, §§ 31, 32. Vgl. Konrad Fritze, Am Wendepunkt der Hanse. Untersuchungen zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte wendischer Hansestädte in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts (Veröffentlichungen des historischen Instituts der Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald, Bd. 3), Berlin 1967, S. 197–232; Vogel, Seeschiffahrt, S. 439–443; Woywodt, Seeleute, S. 68–73; Techen, Die Wismarschen Unruhen, S. 29–64; Schildhauer, Fritze, Stark, Die Hanse, S. 165–168; Karl-Friedrich Olechnowitz, Rostock von der Stadtrechtsbestätigung im Jahre 1218 bis zur bürgerlich-demokratischen Revolution von 1848/49 (Beiträge zur Geschichte der Stadt Rostock), Rostock 1968, S. 90–116; Lothar Elsner; Helga Schultz; Horst Witt; Oswald Kleinpeter, Rostock. Geschichte der Stadt in Wort und Bild, Berlin 1980, S. 30–33, 38ff.; Geschichte der Stadt Stralsund, Hrsg. Herbert Ewe (Veröffentlichungen des Stadtarchivs Stralsund, Bd. X), 2. Aufl., Weimar 1985, S. 81.

²⁰ Jochen Goetze, Der Anteil Lübecks an der Entwicklung des Seerechts, I: Das Mittelalter bis 1530, in: ZVLGA, Bd. 63, Lübeck 1983, S. 139.

²¹ Ebenda, S. 139f.

²² Vgl. HR III, 1, Nr. 367, besonders Art. 7, 10, 23, 24; Woywodt, Seeleute, S. 73–78. Ein Einfluß durch die Konkurrenz holländischer und englischer Kaufleute im Ostseehandel auf die Entstehung der Schifferkorporationen ist zwar denkbar, er kann aber beim derzeitigen Stand der Forschung nicht mit Sicherheit angenommen werden.

Festlegungen der Ordnung von 1482 waren gleichbedeutend mit der rechtlichen Anerkennung der Schiffer als Angehörige einer selbständigen Berufsgruppe.

Die veränderte wirtschaftliche und rechtliche Stellung der Schiffer am Ende des 15. Jahrhunderts war die Voraussetzung für den Zusammenschluß der Schiffsführer in besonderen Korporationen. Die Entstehung und Entwicklung der Schiffervereinigungen vollzieht sich nach 1482 in mehreren Städten an der Nord- und Ostseeküste. Stralsunder Schiffer gründeten im Januar 1488 ihre Korporation, deren Schutzheilige Maria, die Mutter Gottes, war. Das Gründungsstatut führt als Entstehungsdatum der Marienbruderschaft den Januar 1488 an. Das Inventarbuch der Bruderschaft gibt über die Gründung nähere Auskunft. Danach spendeten vier Schifferbrüder, Hermen Borst, Hans Bussowe, Hynrik Svanke und Clawes Prael, das erste Geld für Maria. Außerdem entrichtete ein holländischer Steuermann, dessen Name nicht überliefert wurde, einen lübschen Schilling. Der Schiffsschreiber Hans Elmenhorst, er war ebenfalls Mitglied der Bruderschaft, empfing die gezahlten Beträge. Hans Elmenhorst wurde vom Schiffer Hynrik Svanke angeheuert.²³ Die Namen weiterer Gründungsmitglieder werden für diesen Zeitpunkt nicht erwähnt. Es ist anzunehmen, daß die genannten Personen die Stifter der Korporation waren. Ziele und Aufgaben der Bruderschaft wurden zu diesem Zeitpunkt noch nicht festgelegt. Darüber hinaus dürfte bis zum November 1488 die Mitgliederzahl der „St. Marienbruderschaft“ äußerst gering gewesen sein. Diese Vermutungen ergeben sich ebenfalls aus dem Vergleich mit dem ersten Artikel des Statuts. Der erste Artikel lautet: *In Gades namen amen. So ys yt geschen na Gades bord 1488 jar in deme mante Januario, dat welke schippers tome Sunde ghestyctet unde anghehaven Gade to lave unde to eren, syner benedienden moder Marien to eren unde in de ere des hilligen apostels sunte Jacobes, sunte Annen, sunte Cristoffers, sunte Claren, to troste unde zelicheit allen cristenzelen. Amen.*²⁴

Der erste Abschnitt im Statutenbuch enthält somit nur die Nachricht, daß irgendwelche Schiffer in Stralsund eine Stiftung ins Leben riefen. Die formelle Existenz der Bruderschaft zu Beginn des Jahres 1488 ist außerdem durch das Testament des Schifferbruders Hans Szume (oder Svem) belegbar. Im Gegensatz zu späteren Schenkungen erwähnt dieser Erblasser nur den Namen der Korporation und hebt sich nicht als Schifferbruderschaft hervor.²⁵ Hans Szume bestimmte in seinem Testament 100 Mark sundisch für den Altar vor der Gerwekammer, der sich in der Nikolaikirche befand und

²³ Die Stifter spendeten folgende Beträge: 1. Hermen Borst – 1 Marienschilling (= 4 Schillinge sundisch); 2. Hans Bussow – 1 großen lübschen Schilling (= 2 Schillinge sundisch); 3. Hynrik Svanke – 2 Schillinge sundisch; 4. Clawes Prael – 1 Mark in dänischen Witten. Hermen Borst legte den silbernen Marienschilling in eine Büchse, die mit einem Marienbild versehen war. Stralsunder Schifferkompanie, Inventarbuch der Schifferkompanie, Ende 15. Jh.–1829, Rep.-Nr. 16. Noch heute befindet sich im Bestand der Stralsunder Schifferkompanie eine „Busse“, auf der, zum Teil übermalt, ein Marienbild zu erkennen ist.

²⁴ Gründungsurkunde, Artikel 1. Zum Statut der Stralsunder Schifferkompanie vgl.: Ebeling, Das Statut der Stralsunder Schifferkompanie, S. 179–193 und Lorenz, Geschichte der Schiffer-Compagnie in Stralsund, S. 7–14.

²⁵ Sta. A. Str., Test.-Nr. 754; Vgl. Sta. A. Str., Test.-Nr. 774, 781, 787, 829, 844, 846, 853, 874, 895, 900, 922.

dar nü tho vnser leuen vrowen broderschop gehörte.²⁶ Die Verbindung von Marienbruderschaft und diesem Altar läßt vermuten, daß der Altar bereits in früherer Zeit von den Schiffern bevorzugt wurde, um durch Spenden, Gottesdienste und anderes für ihr Seelenheil zu sorgen.

Seit November 1488 werden zum ersten Mal Züge eines innerkorporativen Lebens in der Bruderschaft deutlich. Um St. Martini begannen 22 oder 24 Mitglieder *van de broderschopp to spreken unn to reden de vormede de broderschopp holde schole des wart dar beramet eyn ander dach dat was de mandach na der hylghen drekonygen*,²⁷ der 12. Januar 1489. Während der Zusammenkünfte im November 1488 und im Januar 1489 wurden die vier ersten Schaffer gewählt, obgleich ihre Wahl in der Gründungsurkunde nicht erwähnt, sondern vorausgesetzt wurde. Zugleich trafen die Schifferbrüder mehrere Festlegungen, die sich auf die Ziele und Aufgaben der Korporation bezogen.²⁸ Diese Annahme ergibt sich vor allem aus dem Vergleich der erwähnten Eintragung aus dem Inventarbuch mit dem Artikel 4 der Gründungsurkunde. Danach hatten die ersten Schaffer, Hermen Borst, Gotschalk Norenberch, Hans Szume und Carsten Prantke sowie die ersten Brüder *endrachtlyken ghemaket ene beleevynghe unde contract, wor mede dat me de broderscop holden schal*.²⁹ Der Contract legte fest, daß jeder fromme Mann, der die Alterleute um Aufnahme in die Bruderschaft bat, *de schal Marien bekennen na syem vormoghe unde wes eme gudduncket*.³⁰

Die Formulierung, wie man es mit der Bruderschaft halten soll, erscheint in beiden Quellen. Somit waren die Wahl der ersten Schaffer und der Abschluß der Übereinkunft nur während der genannten Zusammenkünfte möglich. Weiterhin empfangen die ersten *foerwezer* und Schaffer am 12. Januar 1489 von den ersten Schifferbrüdern Spenden für ein Altargestühl in der Nikolaikirche. Die Erlaubnis zum Bau dieses Gestühls erhielten sie unter anderem von den vier Bürgermeistern der Stadt, Rolof Möller, Sabel Siegfried, Heinrich Schütting und Johann Prütze.³¹

²⁶ Ebenda, Test.-Nr. 754.

²⁷ Inventarbuch, Rep.-Nr. 16.

²⁸ Vgl. Erstes Kapitel, 2.

²⁹ Gründungsurkunde, Artikel 4.

³⁰ Ebenda.

³¹ Inventarbuch, Rep.-Nr. 16; Gründungsurkunde, Artikel 18, Die Erlaubnis zum Bau des Altargestühls erhielten die Schifferbrüder außerdem durch den Kirchherrn von „St. Nikolaus“, Hermann Slupwacher, sowie durch die Kirchengeschworenen der Nikolaikirche in Stralsund, Sabel Siegfried, Cord Rugemann, Erdmann Garlepow, Claus Mattias und Hermann Siebenberg. Des weiteren gestatteten *de erlyken leenheren unde patronen van deme altare, dat dar beleggen is by der gherwekamer to sunte Nicolawese by de Vote capelle*, Laurens Bockholt, Bartolomeus Barnekow, Stephan Vargatz, Hans Schinkel, Hinrik Vrobose und Hinrik Volske, die Errichtung des Gestühls. Die Erlaubnis zum Bau des Altargestühls wurde in einem *vorseghelden breve* festgeschrieben, den die Schifferbrüder erhielten. Dieser Brief ist nicht mehr vorhanden. Vgl. Ebeling, Das Statut der Stralsunder Schifferbeziehungsweise Bürger. Zu Herkunft und Stand der genannten Personen vgl.: Ebeling, Das Statut der Stralsunder Schifferkompagnie, S. 189f., Anm. 2–6 und 1–6 sowie Arnold Brandenburg, Geschichte des Magistrats der Stadt Stralsund, Stralsund 1837, S. 87f.; Johann Gottfried Ludwig Kosegarten, Geschichte der Universität Greifswald, Teil 1, Greifswald 1857, S. 94f., 154; Theodor Pyl, Pommersche Genealogien, Bd. 5: Die Genealogien der Greifswalder Ratsmitglieder von

Auf Grund der Aufzeichnungen im Inventarbuch der Schifferkompanie, der ältesten Quelle der Bruderschaft, wird die Entstehung einer Schifferkorporation erstmalig deutlich: Von der Stiftung einiger Schifferbrüder über die erste Zusammenkunft mehrerer Mitglieder bis zur eigentlichen Gründungsversammlung zog sich die Herausbildung der Vereinigung.

Für ihre Zusammenkunft im November 1488, die im Hause des Schiffers Gotschalk Norenberch stattfand, erhielten die Schifferbrüder vom Ratsherrn Heinrich Buchow zwei Tonnen Seebier. Eine Tonne kauften sie dem Ratsherrn für 28 Schillinge sundisch ab, die zweite Tonne schenkte er ihnen, damit sie *maria broderschopp yo be gynnen scholden*.³² Die städtische Obrigkeit bewies damit ihr Interesse an der Gründung einer Vereinigung von Schiffern, deren Charakter sie nach Möglichkeit zu erhalten versuchte. Darum verpflichtete sie auch die Alterleute und Schaffer, niemanden als *den seevarn man* in die Korporation aufzunehmen.³³

Der gesonderte Zusammenschluß der Seeleute, vor allem der Schiffer, in Bruderschaften, verdeutlichte nicht nur die gewachsene berufliche und soziale Differenzierung besonders zwischen den Schiffern und den Großkaufleuten. Die Verpflichtung, nur Seeleute in die Bruderschaft aufzunehmen, sollte außerdem verhindern, daß sich in der Korporation allmählich größere Kräfte der Bürgeropposition sammelten. Dieses Bestreben des Rates verband sich mit der Forderung, daß auf den Versammlungen der Bruderschaft nichts beraten oder beschlossen werden sollte, das gegen den Rat gerichtet war.³⁴

Die Beziehungen zwischen der städtischen Obrigkeit und der Korporation waren demnach sehr widersprüchlich, obwohl die Spannungen im Verhältnis nicht dominierten. So legten im Jahre 1509 die Schifferbrüder 65 rheinische Gulden auf den Altar der Stadt.³⁵ Die Haltung der Obrigkeit gegenüber der Marienbruderschaft wird nicht

1328–1647, Greifswald 1896, S. 195f., 294, 352. Folgende Schifferbrüder spendeten am 12. Januar 1489 Geld für das Altargestühl in der Nikolaikirche: Hermen Borst (für sich und seinen Vater Albrecht Borst) – 2 rheinische Gulden; Hans Sume – 5 Mark sundisch; Gotschalk Norenberch – 1 rheinischen Gulden; Carsten Prantke – 1 rheinischen Gulden; Marten Hamelowen – 1 rheinischen Gulden; Clawes Drapel – 1 rheinischen Gulden; Hans Vleghe – 1 rheinischen Gulden; Jakob Rolecke – 1 rheinischen Gulden; Mathias Gulytze – 1 rheinischen Gulden; Peter Went – 1 rheinischen Gulden; Marten Luetke – 1 rheinischen Gulden; Clawes Pentzelyn – 1 rheinischen Gulden; Thomas Uteske – 1 rheinischen Gulden; Clawes Prael – 1 rheinischen Gulden; Hinrik Swanke – 1 rheinischen Gulden; Hans Bussowe – 4 Mark sundisch; Steffen Lyst – 1 rheinischen Gulden; Hans Elmhörst – 1 Mark sundisch; Tewes Paske – 1 Postulatgulden, Thomas Konynk – 1 Postulatgulden; Symon Welant – 1 Postulatgulden; Hans Luetken – 1 Postulatgulden; Clawes Szume – 1 Postulatgulden; Hans Tressowe – $\frac{1}{2}$ rheinischen Gulden; Frans Stolte – 1 rheinischen Gulden; Gert Ackmann – 1 Mark sundisch; Bartholomeus Sleswyk – $\frac{1}{2}$ rheinischen Gulden; Marcus Langhe – 1 rheinischen Gulden; Jochim Segher – 1 Mark sundisch; Peter Poppe – 2 Mark sundisch; Mathias Kolre – 1 Mark sundisch; Tytke Graes – 1 Postulatgulden; Clawes Horne – $\frac{1}{2}$ rheinischen Gulden. Zusammen: 28 rheinische Gulden und $1\frac{1}{2}$ Mark sundisch. Von diesem Geld ließen die Schaffer das Gestühl vor dem Altar bauen. Die Unkosten dafür sowie für die Anfertigung einer Kiste mit Schlössern betragen 20 rheinische Gulden. Inventarbuch, Rep.-Nr. 16.

³² Inventarbuch, Rep.-Nr. 16.

³³ Gründungsurkunde, Artikel 23.

³⁴ Ebenda.

³⁵ Dafür entrichteten 37 Schifferbrüder entsprechend ihrem Vermögen folgende Beträge: Matthias Roddevan – 1 rheinischen Gulden; Jakob Rolecke – 10 rheinische Gulden; Marten Burmeister – 1 rheinischen Gulden; Tydeke Tydeman – 1 rheinischen Gulden; Hans Kloet – 1 rheinischen Gul-

zuletzt durch die ökonomische Bedeutung des Schifferberufes für eine Handelsstadt wie Stralsund und durch die gehobene Stellung der Schiffer beeinflusst worden sein. Die Erlaubnis zum Bau eines Altargestühls in der Ratskirche und das Geschenk des Rats Herrn Heinrich Buchow sind dafür wichtige Anhaltspunkte.

In Lübeck schlossen sich am Ende des 15. Jahrhunderts die Bootsleute in einer besonderen Bruderschaft zusammen. Diese Korporation wurde im Jahre 1497 zum ersten Mal urkundlich erwähnt.³⁶ Bis etwa 1535 waren somit in der Nikolausbruderschaft nur Schiffer und Kaufleute vertreten. Zum Vorstand der Vereinigung gehörten zwei Schiffer und zwei Kaufleute. Die Schiffer wurden in den Statuten von 1505 als Alterleute zuerst genannt. Wie Paul Hasse vermutete, dürften die Schiffer in dieser Zeit bereits die Mehrheit in der Korporation gebildet haben.³⁷

Auch in Hamburg und Emden gründeten Schiffer sowie Bootsleute gemeinsame Korporationen. Im Jahre 1492 entstand in Hamburg die „St. Annenbruderschaft“, drei Jahre später in Emden die „Clemensbruderschaft“. Zu den um 1481 in Danzig entstandenen „Bänken“ im Artushof gehörte auch eine Schifferbank, deren Schutzpatron der heilige Jakob war.³⁸

Über die Herausbildung von Schiffervereinigungen in Wismar und Rostock geben die Quellen nur geringe Auschlüsse. Im Jahre 1542 schrieben die Alterleute der Lübecker Schiffergesellschaft sowie Vertreter der Schifferkorporationen aus Wismar und Rostock an den Rat der Stadt Lübeck. Sie berichteten, daß die Alterleute der Schiffergesellschaften in Lübeck, Wismar und Rostock *vor langen vorscheenen yaren* eine Bruderschaft in Bergen (Norwegen) gegründet hatten. Das Ziel dieser Bruderschaft war die Fürsorge für verarmte und erkrankte Seeleute.³⁹ Obgleich der genaue Zeitpunkt Gründung nicht feststellbar ist, kann angenommen werden, daß die Bruderschaft bereits am Ende des 15. Jahrhunderts bestanden hatte. Die Schifferkorporationen in Wismar und Rostock

den; Karsten Kruse – 1 rheinischen Gulden; Hans Parowe – 3 Mark sundisch; Marten Luteke – 3 Mark sundisch; Drewes Gnevemer – 3 Mark sundisch; Clawes Buker – 3 Mark sundisch; Kersten Lasteke – 1 rheinischen Gulden; Herman Tydeman – 1 rheinischen Gulden; Jakob Langhe – 1 rheinischen Gulden; Mattias Sammelowe – 3 Mark sundisch; Schiir Roddevan – 3 Mark sundisch; Reimar Staneke – 3 Mark sundisch; Clawes Pentzelyn – 3 Mark sundisch; Hermen Borst – 3 Mark sundisch; der junge Jakob Rolecke – 1 rheinischen Gulden; Hermen Warner – 2 Mark sundisch; Hans Kloske – 2 Mark sundisch; Jachem Segher – 3 Mark sundisch; Hans Joenzen – 1 1/2 Mark sundisch; Thomas Uteske – 3 Mark sundisch; Hans Schomaker – 1 Mark sundisch; Hynrik Haghenowe – 1 Mark sundisch; Symon Welant – 2 Mark sundisch; Hermen Kloet – 1 1/2 Mark sundisch; Arnt Gronewolt – 3 Mark sundisch; Jakob Roddeske – 3 Mark sundisch; Hermen Gronewolt – 3 Mark sundisch; Mathias Smyrik – 1 rheinischen Gulden; Lemmeke Labes – 1 Postulatulden; Pawel Ackman – 1 rheinischen Gulden; Mathias Drane – 1 1/2 Mark sundisch; Clawes Horne – 1 1/2 Mark sundisch; Clawes Garze – 1 1/2 Mark sundisch. Im Auftrage der Schifferbrüder legten die Alterleute Jacob Rolecke und Mattias Roddevan die 65 Gulden auf den Altar. Inventarbuch, Rep.-Nr. 16.

³⁶ Hasse, Schiffergesellschaft, S. 7; Vgl. Vogel, Seeschiffahrt, S. 463ff.

³⁷ Vgl. Hasse, Schiffergesellschaft, S. 3.

³⁸ Kresse, Seefahrer, S. 12, 81–86; Bernhard Hagedorn, Betriebsformen und Einrichtungen des Emders Seehandelsverkehrs, in: HGbl (1910), S. 248; Paul Simson, Der Artushof in Danzig und seine Bruderschaften, die Banken, Danzig 1900, S. 49; Vgl. Vogel, Seeschiffahrt, S. 463.

³⁹ Hasse, Schiffergesellschaft, S. 40.

dürften wahrscheinlich in den letzten beiden Jahrzehnten des 15. Jahrhunderts gemeinsam mit Vereinigungen der Schiffer in anderen Städten entstanden sein. Da Schiffe aus Rostock und Wismar, neben Lübecker Fahrzeugen, in größerer Zahl den Hafen von Bergen anliefen,⁴⁰ war es durchaus möglich, daß die drei, bereits bestehenden Schiffervereinigungen eine gemeinsame Bruderschaft an diesem Ort gründeten.

2. Das Statut der Stralsunder Schifferkompanie – Aufbau und Aussagewert

Das Statut der Korporation gliedert sich in insgesamt 30 Artikel, deren Eintragungen zeitlich vom Gründungsdatum abweichen. Robert Ebeling vermutete, daß die Artikel 1 bis 21 von Anfang an im Statut enthalten waren, wogegen die nachfolgenden Artikel entweder kurze Zeit später beziehungsweise zu Beginn des 16. Jahrhunderts, wie die Artikel 23 und 28, verfaßt wurden.⁴¹ Außerdem enthalten die Artikel 5, 16 und 17 kurze Nachträge. Hinter den Artikeln 18 und 19 finden sich zudem Nachrichten über den Verbleib einiger Seiten des Statutenbuches.⁴²

Im zweiten Artikel des Bruderschaftsstatuts wurden 50 *schippers unn manne* aufgeführt, die *erstwerve bevestiget unde angehavent ene broderschop*.⁴³ An der Spitze der Aufzählung stehen die Namen jener fünf Mitglieder, die als Stifter der Bruderschaft angesehen werden müssen. Die Reihung ihrer Namen entspricht der Aufzählung im Inventarbuch der Korporation. Es ist deshalb denkbar, daß bis zum 12. Januar 1489 alle genannten Mitglieder entsprechend der Reihenfolge ihrer Namen in die Bruderschaft eintraten. Von den 50 Schifferbrüdern nahmen im Januar 1489 33 Mitglieder an der Zusammenkunft teil.⁴⁴ Auf Grund dieser Relation kann angenommen werden, daß im November 1488 die Bruderschaft etwa 30 bis 35 Korporationsangehörige umfaßte.

Die Artikel 3 und 4 enthalten Aussagen zum Vorstand der Korporation. An der Spitze der Bruderschaft standen zwei Alterleute, zu Beginn waren es Jacob Rolecke und Mattias Roddevan. Sie wurden, wie ihre Nachfolger, auf Lebenszeit in das Amt gewählt. Der Artikel 3 enthält aber keinen Hinweis auf den genauen Zeitpunkt der Wahl. Der Annahme, daß Jacob Rolecke und Mattias Roddevan bereits 1488/89 Alterleute der Korporation waren, widersprechen die Eintragungen im Inventarbuch. In den Jahren

⁴⁰ Vgl. HR III, 1, Nr. 318; Woywodt, Seeleute, S. 69; Goetze, Der Anteil Lübecks an der Entwicklung des Seerechts, S. 139; Vgl. Friedrich Bruns, Das Frachtherrenbuch der Lübecker Bergenfahrer, redigiert und hrsg. v. Ahasver v. Brandt (Det Hanseatiske Museums Skrifter, Nr. 17), Bergen 1953, S. 20f.; Friedrich Bruns, Die Lübecker Bergenfahrer und ihre Chronistik (Hansische Geschichtsquellen, NF., Bd. II), Berlin 1900, S. XXX–XXXI, XCI–XCII; Klaus-Peter Zoellner, Vom Strelasund zum Oslofjord. Untersuchungen zur Geschichte der Hanse und der Stadt Stralsund in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts (Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte, Bd. XIV), S. 28f.; Vogel, Seeschifffahrt, S. 247f., 284; Olechnowitz, Rostock, S. 39f.

⁴¹ Ebeling, Das Statut der Stralsunder Schifferkompanie, S. 180.

⁴² Ebenda; Vgl. Gründungsurkunde, Artikel 5, 16, 17, 18, 19.

⁴³ Gründungsurkunde, Artikel 2.

⁴⁴ Vgl. Anm. 31.

1490/91 übte Jacob Rolecke das Schafferamt aus, 1497/98 war Mattias Roddevan Schaffer. Als *byzorgher* werden beide Schifferbrüder, gemeinsam mit Heinrich Burmeister, im Jahre 1501 zuerst genannt. Im gleichen Jahr beschloßen die Mitglieder der Schiffervereinigung, daß Jacob Rolecke und Mattias Roddevan Zeit ihres Lebens *byzorgher* bleiben sollten.

Obleich Hermen Borst zu Beginn des 16. Jahrhunderts ebenfalls als Vorsteher oder Altermann bezeichnet wurde,⁴⁵ ist festzustellen, daß die Stifter der Bruderschaft keine Alterleute wurden. So übten Hermen Borst und Hynrik Svanke 1488/89 beziehungsweise 1495/96 die Funktion von Schaffern aus.⁴⁶ Außerdem verwaltete Hermen Borst bis zu seinem Tode im Jahre 1519 die Finanzen der Korporation.⁴⁷ Somit erfüllte er auch nach seiner Amtszeit die Aufgaben eines Schaffers.

Die Namen der Schifferbrüder Clawes Prael und Hans Bussowe werden in den Quellen nur bis 1489 erwähnt. Sie werden, vermutlich auf Grund ihres Alters, das Schafferamt nicht übernommen haben.⁴⁸ Gotschalk Norenberch, Hans Svem und Carsten Prantke wurden kurze Zeit nach Gründung Mitglieder der Vereinigung.⁴⁹ Sie unterstützten zudem wesentlich die Korporation.⁵⁰ Deshalb wählten die Bruderschaftsmitglieder sie zu Schaffern. Auf Grund der überlieferten Nachrichten gilt als sicher, daß die Schaffer bis etwa 1500 alle Aufgaben des Vorstandes erfüllten. Darauf weist ebenfalls der Begriff *foerwezer* (Verwalter), womit die Schaffer, jedoch nicht die Alterleute bezeichnet wurden.⁵¹

Die Hauptaufgabe der Schaffer bestand in der Aufsicht beziehungsweise Leitung aller ökonomischen Belange der Bruderschaft. Außerdem beaufsichtigten sie, gemeinsam mit den Alterleuten, das Verhalten der Schifferbrüder und -schwestern, der Ehefrauen der Korporationsangehörigen, während der Zusammenkünfte. Weiterhin mußten die Schaffer jährlich vor den Alterleuten Rechenschaft über ihre Arbeit ablegen.⁵² Die Mitgliedschaft in der Korporation konnte zumeist durch die Unterstützung eines Schifferbruders erworben werden. Der Korporationsangehörige mußte die Alterleute und Schaffer um Aufnahme des neuen Bruders bitten. Mit dem Einverständnis des Vorstandes war zugleich der Eintritt in die Bruderschaft verbunden.⁵³ Obleich für den Beitritt zur Bruderschaft kein Betrag festgelegt wurde, bildeten sich in der folgenden Zeit einheitliche Beitragssätze heraus. Bis zum ersten Drittel des 16. Jahrhunderts zahlten neue Mitglie-

⁴⁵ Inventarbuch, Rep.-Nr. 16.

⁴⁶ Ebenda; Sta. A. Str., Stadtbuch, 1493–1522, HS I/6, fol. 212b, 234b.

⁴⁷ Ebenda; Stralsunder Schifferkompanie, Boldichregister der Schifferkompanie, 1488–1701, Rep.-Nr. 15.

⁴⁸ Vgl. Inventarbuch, Rep.-Nr. 16; Boldichregister, Rep.-Nr. 15; Stralsunder Schifferkompanie, Armenregister der Marienbruderschaft, 1496–1641, Rep.-Nr. 13.

⁴⁹ Sta. A. Str., Test.-Nr. 754; Inventarbuch, Rep.-Nr. 16.; Vgl. Gründungsurkunde, Artikel 2.

⁵⁰ Sta. A. Str., Test.-Nr. 754; Inventarbuch, Rep.-Nr. 16.; Gründungsurkunde, Artikel 28. Die Zusammenkünfte im November 1488 und im Januar 1489 fanden im Hause des Schiffers Gotschalk Norenberch statt.

⁵¹ Inventarbuch, Rep.-Nr. 16.

⁵² Gründungsurkunde, Artikel 3.

⁵³ Gründungsurkunde, Artikel 25; Vgl. auch Artikel 4.

der zwischen einer und drei Mark sundisch pro Person. Im weiteren Verlauf des 16. Jahrhunderts entrichtete jeder neue Schifferbruder zumeist einen halben Gulden.⁵⁴

Im Gegensatz zu den Beitrittsgeldern sollten die Mitgliedsbeiträge in vorgeschriebenem Umfang entrichtet werden. Dabei berücksichtigte das Statut die unterschiedliche Vermögenslage der Schiffer und der anderen Seeleute, die als Mitglieder der Vereinigung beitraten. Jene Korporationsmitglieder, die keine Schiffer waren, sollten jährlich 6 Schillinge sundisch zahlen. Damit sollte zugleich die Verbundenheit der Brüder und Schwestern mit der Bruderschaft zum Ausdruck kommen, *up dat Marien broderschop nicht to achter werde van den broderen unde susteren*.⁵⁵ Für die Schiffer wurde festgeschrieben *1 tunne voringhe van jewelker ladynghe, dat is Marien vorynghe*.⁵⁶ Die Schiffer waren somit verpflichtet, einen Teil des Handelsprofites, den sie für die eigenen Waren erzielten, an die Bruderschaft zu spenden. Robert Ebeling vermutete irrtümlich, daß die Mariaführung ein Teil der Ladung war, für die ein Schiffer keine Fracht bezahlen mußte. Außerdem bezog Ebeling die Zahlung der im Artikel 6 geforderten 6 Schilling sundisch ausschließlich auf Schiffer, die zeitweilig keine Schiffe führten oder diesen Beruf aus Alters- oder gesundheitlichen Gründen aufgegeben hatten. Diese Fehlinterpretation ergab sich aus dem Umstand, daß der Verfasser in der St. Marienbruderschaft eine Vereinigung sah, die nur Schiffer aufnahm. Robert Ebeling berücksichtigte jedoch nicht jene, im Artikel 2 enthaltene Formulierung, wonach *schippers unde manne* als Mitglieder der Vereinigung angehörten.⁵⁷

Über die erwähnten Zuwendungen hinaus erfaßte die Bruderschaft auch das Gottesgeld, das bei Geschäftsabschlüssen an kirchliche Institutionen entrichtet wurde.⁵⁸ Auch die Bruderschaften, die sehr oft eine religiöse Zielstellung verfolgten, konnten das Gottesgeld ihrer Mitglieder sammeln und im Interesse der Korporation verwenden. Die Marienbruderschaft ließ von diesem Geld Messen für die lebenden und verstorbenen Schifferbrüder und -schwestern lesen oder spendete es an die Armen. Darum sollte jeder Schiffer, der für sein Schiff Fracht erhielt, *yo truwe wesen myt deme gadesgelde*.⁵⁹ Die Mahnung zum gewissenhaften Umgang mit dem Gottesgeld verdeutlicht bereits die religiöse Zielstellung der Korporation, die Sorge um das Seelenheil der lebenden und verstorbenen Schifferbrüder und -schwestern. Zugleich widerspiegelt dieser Artikel die Beeinflussung des religiösen Denkens durch die Geschäftstätigkeit der Kaufleute und Schiffer und darüber hinaus die wachsende Kommerzialisierung im Bereich der Kirche.⁶⁰ Die zunehmende Bedeutung der Ware-Geld-Beziehung auf religiösem Gebiet kommt in anderen Abschnitten des Statutenbuches der Marienbruderschaft ebenfalls

⁵⁴ Stralsunder Schifferkompanie, Brüderbuch der Schifferkompanie, 1516–1581, Rep.-Nr. 17.

⁵⁵ Gründungsurkunde, Artikel 6.

⁵⁶ Ebenda, Artikel 7.

⁵⁷ Vgl. Ebeling, Das Statut der Stralsunder Schifferkompanie, S. 184.

⁵⁸ Vgl. Kohl, Haus Seefahrt, S. 4.

⁵⁹ Gründungsurkunde, Artikel 5.

⁶⁰ Vgl. Leo Stern; Erhard Voigt; Johannes Schildhauer, Deutschland von der Mitte des 13. bis zum ausgehenden 15. Jahrhundert, Lehrbuch der deutschen Geschichte (Beiträge), Bd. 2/3; 3., überarb. Aufl., Berlin 1984, S. 123–128; Mary-Elisabeth Schlichting, Religiöse und gesellschaftliche Anschauungen in den Hansestädten des späten Mittelalters, Phil. Diss., Berlin 1935, S. 51–54.

zum Ausdruck. Die Mitglieder wurden aufgefordert, der Schiffervereinigung soviel zu vererben, wie ihnen durch Gott und Maria in ihr Herz gesenkt wurde für die Seligkeit ihrer Seele, wie es sinngemäß heißt.⁶¹

Wenn ein Schifferbruder außerhalb seiner Heimatstadt verstarb, sollten seine Frau oder andere Erben entsprechend der Vermögenslage des Verstorbenen spenden.⁶² Die Sorge um das Seelenheil der Bruderschaftsmitglieder stand in enger Verbindung zu dem Bestreben, ein standesgemäßes Begräbnis zu erhalten. Das traf vor allem auf die Schiffer zu. Die Korporationsangehörigen waren verpflichtet, einem verstorbenen Mitglied ihrer Bruderschaft die letzte Ehre zu erweisen, unabhängig davon, ob der Verstorbene arm oder reich gewesen war, ob er innerhalb oder außerhalb der Stadt begraben wurde. Das Recht auf ein solches Begräbnis besaßen neben den Schifferbrüdern auch ihre Ehefrauen. Die Forderung, am Begräbnis verstorbener Schifferbrüder und -schwestern teilzunehmen, konnte nicht immer eingehalten werden, zumal sich die Schifferbrüder lange Zeit außerhalb ihrer Heimatstadt aufhielten. Zumindest sollte *yeghenwardich ut yslike-me huse wesen eyn persone by broke enes punt wasses, so verne else id en neen notwerf benympt ...*⁶³ Aus dem Nachlaß der Verstorbenen sollte für die Schifferbrüder eine Tonne Bier bezahlt werden *tor zeligher dechtenisse, unde de tunne beres scholen de brodere vort utdrynken, de em navolget hebben to grave*.⁶⁴ Nicht in jedem Falle war ein Begräbnis für Mitglieder der Korporation möglich. Wenn ein Schifferbruder auf See ertrank oder in einem anderen Land verstarb, ließ die Bruderschaft für ihn Seelenmessen lesen.⁶⁵

Auch zu Lebzeiten war es den Schifferbrüdern und -schwestern möglich, für ihr Seelenheil durch Zuwendungen an die Korporation zu sorgen. Die Schaffer mußten diese Spenden als Darlehen gegen Rente ausleihen. Mit den Zinsen wurden die Priester bezahlt, die am Altar der Bruderschaft Messen lasen. Bis zur Einführung der Reformation in Stralsund entrichteten die Schaffer jährlich an die Geistlichen zwischen 26 und 36 Mark sundisch.⁶⁶ Außerdem erhielten die Franziskaner im Kloster „St. Johannis“ jährlich eine Tonne Bier, *dat ze bydden van sutter unn broder unn den zefane man*.⁶⁷ Die Schiffervereinigung benutzte das Rentengeschäft zugleich für die Vergrößerung der eigenen Einnahmen. So verfügte die Bruderschaft im Jahre 1514 über ein Kapital von 1400 Mark sundisch. Für dieses ausgeliehene Geld erhielt die Korporation 70 Mark Rente. Bis zum Jahre 1527 erhöhte sich das Kapital auf 1915 Mark sundisch.⁶⁸

⁶¹ Gründungsurkunde, Artikel 8.

⁶² Ebenda, Artikel 21.

⁶³ Ebenda, Artikel 16.

⁶⁴ Ebenda, vgl. Artikel 8.

⁶⁵ Ebenda, Artikel 21.

⁶⁶ Ebenda, Artikel 9; Inventarbuch, Rep.-Nr. 16. Jeder Priester erhielt jährlich 13 Mark sundisch. Außerdem bezahlte die Korporation jährlich 4–8 Mark sundisch für Wachs. Im Jahr 1511 waren am Altar der Bruderschaft drei Geistliche tätig. Sie erhielten insgesamt 36 Mark sundisch als Bezahlung. Vorher verrichteten zwei Priester am Altar ihre Tätigkeit.

⁶⁷ Inventarbuch, Rep.-Nr. 16.

⁶⁸ Gründungsurkunde, Artikel 22; Inventarbuch, Rep.-Nr. 16; Stralsunder Schifferkompanie, Register der Schifferkompanie, 1493–1711, Rep.-Nr. 14.

Über den Umfang von Spenden einzelner Korporationsmitglieder gibt das Statut folgende Auskunft: Im Jahre 1500 schenkten zwei der ersten Schaffer, Hermen Borst und Hans Szume, der Bruderschaft 340 Mark sundisch. Die Rente für dieses Kapital sollte wie folgt verwendet werden: 10 Mark für zwei Messen; 4 Mark als Almosen für die sieben armen Leute; $1\frac{1}{2}$ Mark für den Kauf von Brot für die Högen (jährliche Versammlungen der Bruderschaft – T. B.); $\frac{1}{2}$ Gulden für Wein, den die Alterleute und Schaffer für ihre Mühe und Arbeit erhalten sollten. In späterer Zeit gab Hans Parow 50 Mark Kapital. Die Zinsen aus diesem Kapital waren ebenfalls für Almosen vorgesehen. Hermen Horst spendete der Bruderschaft 1510 nochmals eine Summe von 60 Mark. Den Ertrag aus dieser Zuwendung – es waren 3 Mark – erhielt die Schifferbruderschaft für ein Seelenbad. Außerdem wurden nochmals 40 Mark zum Besten der Bruderschaft gespendet.⁶⁹

Die Aufzählung dieser Spenden macht bereits deutlich, daß es unter den Schifferbrüdern mehrere wohlhabende Mitglieder gab. Allein der von Hermen Horst und Hans Szume gespendete Betrag entsprach dem Vermögen eines Stralsunder Zunfthandwerkers oder ging darüber hinaus.⁷⁰ Über genaue Spenden von Hermen Borst und Hans Szume geben das Inventarbuch sowie das Testament von Hans Szume Auskunft. Hans Szume ertrank im Jahre 1498 mit der ganzen Mannschaft in der Ostsee. Seine Witwe spendete im folgenden Jahr aus dem Nachlaß ihres Mannes an die Schifferbruderschaft folgendes Barvermögen sowie Wertgegenstände: 100 Mark sundisch, eine silberne Kette von 12 Lot Gewicht, 8 Lot Silber sowie einen Rosenobel. Das Silber sowie der Rosenobel waren zur Anfertigung eines Kelches und dessen Vergoldung vorgesehen. Außerdem sollten die 100 Mark sundisch für eine ewige Messe verwendet werden.⁷¹ Hermen Borst spendete in den Jahren 1499 bis 1502 insgesamt 97 Mark sundisch an die „St. Marienbruderschaft“. Davon gab er 1501 25 Mark sundisch als Almosen für die sieben armen Leute *des fridaghes to geven* und im Jahre 1502 22 Mark sundisch *den broderen tom brode wen ze to hope eeten . . .*⁷² Aus der Verwendung der aufgeführten Spenden wird weiterhin deutlich, daß lange Zeit, bevor die Schifferarmenstiftung entstand, eine ähnliche Einrichtung zur Unterstützung Armer und Bedürftiger existierte. Damit wird eine weitere Zielstellung der Korporation deutlich – die Armenfürsorge. Jedoch waren die Ausgaben für Almosen geringer als die Zuwendungen der Bruderschaft an die Geistlichen. Die Armen erhielten im Jahr nur zwischen 6 und 8 Mark sundisch. Nach Einführung der Reformation in Stralsund 1525 erhöhte sich der jährlich gezahlte Betrag der Almosen im Umfang.⁷³ Höhepunkte im Leben der Bruderschaft waren die Versamm-

⁶⁹ Gründungsurkunde, Artikel 28. Robert Ebeling interpretierte den Satz: *Dar hebben se mede maket 17 mark geldes*. irrtümlich als zusätzliche Spende der beiden Schaffer. Dieser Betrag war jedoch die Rente der gespendeten 340 Mark, die sich auf fünf Prozent belief. Vgl. Ebeling, Das Statut der Stralsunder Schifferkompagnie, S. 180f.

⁷⁰ Vgl. Johannes Schildhauer, Untersuchungen zur Sozialstruktur wendischer Hansestädte, in: Wissenschaftliche Zeitschrift der Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald, Gesellschafts- und Sprachwissenschaftliche Reihe VI (1956/57) 1/2, S. 89–94.

⁷¹ Sta. A. Str., Test.-Nr. 754; Inventarbuch, Rep.-Nr. 16; Armenregister, Rep.-Nr. 13.

⁷² Inventarbuch, Rep.-Nr. 16.

⁷³ Vgl. Gründungsurkunde, Artikel 28; Inventarbuch, Rep.-Nr. 16.

lungen. Sie fanden einmal im Jahr am 3. Januar statt. Zu dieser Zeit war der größte Teil der Schifferbrüder in Stralsund anwesend. Die Festlegung des Rates, daß im Sommer eine weitere Zusammenkunft der Schifferbrüder stattfinden sollte, konnte auf Grund der beruflichen Tätigkeit der Korporationsmitglieder nicht eingehalten werden.⁷⁴

Bereits am Abend des 2. Januar versammelten sich die Mitglieder der Bruderschaft, um während einer Vigilie für die Seelen der verstorbenen Schifferbrüder und -schwestern zu beten.⁷⁵ Daran nahmen ebenfalls die Ehefrauen der Korporationsangehörigen sowie zwei Augustiner,⁷⁶ die vier Kaplane und die Küster der Nikolaikirche und die Altarherren des Bruderschaftsalters teil. An der Vigilie sollte aus dem Haushalt jedes Schifferbruders *to deme mynsten en persone . . . by pyne enes Sundesken schillinges* teilnehmen.⁷⁷ Am Morgen des 3. Januar wurde im Beisein aller Schifferbrüder und -schwestern am Altar der Bruderschaft eine Seelenmesse zelebriert. Sofern ein Korporationsmitglied beziehungsweise seine Ehefrau ohne Begründung nicht an der Zusammenkunft teilnahmen, mußten sie ein Pfund Wachs als Strafe entrichten. Am Abend desselben Tages trafen sich die Bruderschaftsmitglieder und ihre Frauen im Hause eines Schaffers; *dar schal me bereden etend unde drinkent, up dat se alle sik dar vrolyk maken.*⁷⁸ Bevor die Festtafel gedeckt wurde, begrüßt der älteste Schaffer die Schifferbrüder und ihre Frauen. Danach legten die Schaffer Rechenschaft über ihre Arbeit ab. Anschließend wählten sie aus den Reihen der Schifferbrüder acht Mitglieder aus. Diese wiederum wählten aus ihrer Mitte zwei neue Schaffer, *de der broderscop truwe unde vellych synt to deme besten.*⁷⁹ Der Schafferwahl folgte die gemeinsame Mahlzeit aller Bruderschaftsmitglieder und ihrer Ehefrauen. Nach dem Essen beteten alle Anwesenden ein Vaterunser und ein Ave Maria für die verstorbenen Schifferbrüder und -schwestern.⁸⁰

Das Verhalten der Korporationsmitglieder und ihrer Frauen während der Zusammenkünfte wurde durch eine Reihe von Bestimmungen geregelt. Die gegenseitige Achtung stand dabei im Vordergrund.⁸¹ Für den geselligen Teil der Högen wurde festgelegt, daß jedes Bruderschaftsmitglied nur soviel Bier verschütten durfte, wie es mit seinem Fuß bedecken konnte. Überstieg die verschüttete Biermenge diese Grenze, mußte der Betreffende einen Quarter Wein zugunsten der Alterleute und Schaffer entrichten.⁸² Die Mitglieder sollten auch darauf achten, daß niemand einen Becher oder eine Schale

⁷⁴ Gründungsurkunde, Artikel 11 und 23. Robert Ebeling datierte die am Abend zuvor stattfindende Vigilie auf den achten Tag vor Weihnachten, obgleich der Artikel 10 festlegt: *Also na den 8 dagen der bord Cristi*. Meines Erachtens handelt es sich aber um einen Druckfehler, da ich einen derartigen Irrtum seitens des ehemaligen Ratsarchivars für ausgeschlossen halte. Vgl. Ebeling, Das Statut der Stralsunder Schifferkompagnie, S. 181.

⁷⁵ Gründungsurkunde, Artikel 10.

⁷⁶ Über die Augustiner in Stralsund beziehungsweise Anklam vgl. Ebeling, Das Statut der Stralsunder Schifferkompagnie, S. 181, Anm. 2.

⁷⁷ Gründungsurkunde, Artikel 10.

⁷⁸ Ebenda, Artikel 11.

⁷⁹ Ebenda, Artikel 12 und 13.

⁸⁰ Ebenda, Artikel 27; Vgl. Artikel 12.

⁸¹ Es sollten kein Bruder und keine Schwester einander *vorachten ofte vorspreken by eneme lyspunt wasses*. Nur die Schaffer konnten sie von dieser Strafe befreien. Ebenda, Artikel 14.

⁸² Ebenda, Artikel 15

zerbrach. Ebenfalls sollte keiner der Brüder einen anderen mit Bier begießen. Für beide Vergehen waren Strafen von einem halben Pfund Wachs beziehungsweise einer Tonne Bier vorgesehen.⁸³ Die Schifferbrüder waren ebenfalls für die Handlungsweise ihrer Gäste, die sie zu den geselligen Zusammenkünften einladen konnten, verantwortlich.⁸⁴ Wer jedoch gegen den Willen des Vorstandes an den Versammlungen der Bruderschaft teilnahm und gegen die Ordnung verstieß, sollte mit Erlaubnis der Alterleute und Schaffer in einer Tonne aus der Tür auf die Diele gerollt werden.⁸⁵

Diese Normen des innerkorporativen Lebens behielten auch nach Einführung der Reformation in Stralsund ihre Gültigkeit. Im Jahre 1546 mußten die Schifferbrüder Hynryck Sandthagen und Hans Frese eine Tonne Bier, *de se wyllychlyck hebben uth ghe geven*, als Buße an die Armen geben. Die Art der Verfehlung wurde aber nicht genau angegeben.⁸⁶

Ein weiterer Artikel des Statuts betrifft die Anwesenheit der Schifferbrüder bei der Eheschließung eines Korporationsmitgliedes. Der Bräutigam sollte den Mitbrüdern eine Tonne Bier geben. Dafür waren sie verpflichtet, das Brautpaar zur Kirche und zurück zu begleiten. Die Zahl der teilnehmenden Schifferbrüder sollte 20 nicht unterschreiten. Und jene, *de ene to bedde bringhen, de scholen de tunne bers utdrinken*.⁸⁷

Mit dem Bau eines eigenen Altargestühls in der Nikolaikirche trat die Bruderschaft in engere Beziehung zur Geistlichkeit. Die dafür im Statut enthaltenen Bestimmungen sind für die Wirksamkeit vieler Bruderschaften kennzeichnend. Gemäß dem Statut durfte kein Priester auf Lebenszeit am Altar der Korporation angestellt werden oder sich auf den Altar der Bruderschaft weihen lassen. Außerdem verbot die Schifferbruderschaft, eine Vikarie am Altar einzurichten. Die Bezahlung der Geistlichen wurde vierteljährlich durch die Schaffer vorgenommen.⁸⁸ Die Bruderschaft besaß weiterhin das Präsentationsrecht, das Recht, einen Geistlichen für ihren Altar vorzuschlagen oder zu bestimmen. Darum war es auch möglich, daß Söhne von Schiffen zeitweilig geistliche Handlungen am Altar gegen Bezahlung verrichten konnten, wenn sie Priester waren und ihr Amt gewissenhaft ausübten.⁸⁹ Der Schiffer Hans Szume bat sogar die Schaffer, seinem Schwager Jorgen Suleke die *almysen*, die Bezahlung für geistliche Handlungen am Altar, auf Lebenszeit zu gewähren. Obwohl diese Bitte einer Bestimmung der Gründungsurkunde widersprach⁹⁰, waren die Schaffer einverstanden.⁹¹ Als Voraussetzung für die Anstellung war gleichzeitig die Zustimmung aller Schifferbrüder notwendig.⁹²

⁸³ Ebenda.

⁸⁴ Die Schifferbrüder durften nur mit Erlaubnis der Alterleute oder Schaffer einen Gast zu den Zusammenkünften der Bruderschaft einladen. Ebenda, Artikel 24.

⁸⁵ Ebenda, Artikel 26.

⁸⁶ Inventarbuch, Rep.-Nr. 16.

⁸⁷ Gründungsurkunde, Artikel 17.

⁸⁸ Ebenda, Artikel 19.

⁸⁹ Ebenda, Artikel 20.

⁹⁰ Hans Szume legte bereits in seinem Testament fest, daß Jorgen Suleke den Ertrag, den der Erblasser für eine ewige Messe gespendet hatte, für seine geistliche Tätigkeit am Altar der Bruderschaft erhalten sollte. Sta. A. Str., Test.-Nr. 754; Vgl. Gründungsurkunde, Artikel 19.

⁹¹ Inventarbuch, Rep.-Nr. 16.

⁹² Gründungsurkunde, Artikel 20; Inventarbuch, Rep.-Nr. 16.

Bevor ein Kleriker die Altarstelle erhielt, mußte drei Monate zuvor seine Zusage vorliegen. Ebenso hatte die Bruderschaft durch die Alterleute ihr Einverständnis gegenüber dem Geistlichen zu erklären, daß er nach Ablauf der genannten Frist seine Tätigkeit am Altar ausüben durfte.⁹³ Das bedeutete zugleich, vierteljährlich die beiderseits eingegangenen Verpflichtungen durch die Alterleute oder die Priester aufgehoben werden konnten. Eine weitere Festlegung der Bruderschaft richtete sich gegen die Teilnahme von Geistlichen an den Högen der Korporation. Von dieser Bestimmung waren die Altarherren des Bruderschaftsaltars ausgenommen.⁹⁴

Das Statut der „St. Marienbruderschaft“ läßt eine Dreiteilung im Aufbau erkennen. Neben den Bestimmungen über das innerkorporative Leben sowie die Organisation und Leitung der Bruderschaft betrafen einige Festlegungen die ökonomischen Angelegenheiten der Vereinigung. Außerdem weisen mehrere Artikel einen religiösen Inhalt auf. In diesem Zusammenhang muß besonders das Verhältnis zur Geistlichkeit hervorgehoben werden. Die Ursache für die betont religiöse, aber auch soziale Zielstellung war das große Berufsrisiko der Schiffer beziehungsweise Seeleute. Das Armenregister der Marienbruderschaft⁹⁵ berichtet von mehreren Fällen, in denen der Schiffer *is vor drunken myt allem folke*. Dieses Register verdeutlicht somit eine der Gefahren, denen die Seeleute auf ihren Reisen ausgesetzt waren.⁹⁶ Die ökonomischen Momente, die die unmittelbare Arbeitssphäre der Schifferbrüder berühren, werden dagegen im Statut nicht vordergründig deutlich. Nur der Artikel 22 läßt vermuten, daß das Kapital der Bruderschaft zugleich als Unterstützungsfonds für den Eigenhandel der Schiffer eingesetzt wurde.⁹⁷

Die Entstehungszeit des Statuts ist nicht genau feststellbar. Auf den Versammlungen, die im November 1488 und am 12. Januar 1489 stattfanden, wurde nur ein Teil der Festlegungen vereinbart. Das betrifft vor allem jene Abschnitte, in denen von den ersten Brüdern und Schaffern die Rede ist.⁹⁸ Der Artikel 22 wurde später in die Reihe der Bestimmungen aufgenommen, zumal das Rentengeschäft von der Bruderschaft erst seit 1493 betrieben wurde.⁹⁹ Darüber hinaus beziehen sich die Artikel 23 und 28 auf spätere Zeitpunkte. Obgleich in verschiedenen Abschnitten die Alterleute erwähnt werden, ist nicht anzunehmen, daß Jakob Rolecke und Mattias Roddevan als Vorstandsmitglieder an der Abfassung der betreffenden Festlegungen beteiligt waren. Vielmehr ist zu vermuten, daß die Bestimmungen des Statuts ursprünglich als mündliche Absprachen zwischen den Schaffern sowie den anderen Korporationsmitgliedern existierten oder in einer anderen Quelle niedergeschrieben wurden. Erst nach 1500 erfolgte die Erarbeitung des Status in der heute noch vorliegenden Form. Darauf weist unter anderem der Artikel 23, in dem, wie Robert Ebeling richtig ver-

⁹³ Gründungsurkunde, Artikel 29.

⁹⁴ Ebenda, Artikel 30; Vgl. Artikel 27.

⁹⁵ Armenregister, Rep.-Nr. 13.

⁹⁶ Vgl. Vogel, Seeschiffahrt, S. 455–459.

⁹⁷ Vgl. Register der Schifferkompanie, Rep.-Nr. 14.

⁹⁸ Vgl. Gründungsurkunde, Artikel 10, 11, 12, 13, 14, 21.

⁹⁹ Register der Schifferkompanie, Rep.-Nr. 14.

mutete, die Neubestätigung der Korporation formuliert wurde.¹⁰⁰ Die Festlegungen des Rates waren eine Reglementierung des innerkorporativen Lebens der Bruderschaft. Zudem zwangen sie wahrscheinlich die Schiffervereinerung, ihre Statuten in einer für die Obrigkeit kontrollierbaren Form zusammenzufassen. Hierbei erfolgte dann die Verbindung der älteren Bestimmungen (Artikel 1, 2, 4–21) mit neueren Festlegungen (Artikel 3, 22–30). Die Alterleute und Schaffer erhielten Entscheidungsbefugnisse in bezug auf die Teilnahme Fremder an den Zusammenkünften der Korporation, die Aufnahme neuer Mitglieder und die Anstellung von Priestern am Altar der Bruderschaft. Dadurch war es möglich, daß sie eine Kontrollfunktion im Interesse des Rates ausüben konnten.

3. Die Stralsunder Schifferkompanie vom Ausgang des 15. bis zum Ende des 16. Jahrhunderts

a) Die Mitgliederbewegung in der Kompanie von 1488 bis 1600

Im Artikel 2 des Bruderschaftsstatuts werden die ersten Angehörigen der Stralsunder Schifferbruderschaft „St. Marien“ als *nascreven schippers unde manne* bezeichnet.¹⁰¹ Von einer Berufsvereinigung, die ausschließlich Schiffsführer aufnahm, kann darum nicht gesprochen werden. Es handelt sich vielmehr um eine Korporation, deren Mitglieder zum größten Teil aus den Reihen der Schiffer kamen. Zu den Gründungsmitgliedern, die in den Archivbeständen der Schifferkompanie für das 15. und 16. Jahrhundert als Schiffer bezeichnet wurden, gehörten folgende Brüder: Hinrik Svanke, Gotschalk Norenberch, Clawes Penzelyn, Bartholomeus Sleswyk, Mattias Smyrik, Thomas Uteske, Philipp van deme have, Mathias Drane, Hans Gorne, Andreas Vreese, Clawes Prael. Kersten Kruse konnte als Schiffer aus dem Schoßregister für die Jahre 1509–1510¹⁰² ermittelt werden. Für die anderen Bruderschaftsmitglieder wurde die Berufsbezeichnung *schypper* nicht verwendet. Aber aus dem Vergleich der Quellen ist es möglich, den Schifferberuf für andere Angehörige nachzuweisen. Dabei enthält keine Quelle für sich, auf Grund ihrer Lückenhaftigkeit, eine zuverlässige Aussage über alle 50 Gründungsmitglieder.

Einen ersten Anhaltspunkt über den Schifferberuf gibt eine Aufstellung im späteren Armenregister der Korporation, die mit den Worten beginnt: *Item leven vrunde bydet got vor de zelen der schipper de ut der broderscopp marya synt vor storven.*¹⁰³ Diese Auf-

¹⁰⁰ Ebeling, Das Statut der Stralsunder Schifferkompanie, S. 184. Die Alterleute und Schaffer, die im Jahre 1502 vor den Rat gefordert wurden, legten der Obrigkeit ihren *bewyes uppe de stede unde altar* vor, *des se uns vurder meer hebben ghegunt unde vorvullbordet to brukende, also yt erst angehevaven was*. Gründungsurkunde, Artikel 23. Die Forderung an die Alterleute und Schaffer, vor dem Rat zu erscheinen, dürfte nicht zuletzt durch die wachsende Unzufriedenheit der Bevölkerung Stralsunds mit dem Ratsregiment in Verbindung gestanden haben. Vgl. Johannes Schildhauer, Soziale, politische und religiöse Auseinandersetzungen in den Hansestädten Stralsund, Rostock und Wismar im ersten Drittel des 16. Jahrhunderts (Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte, Bd. II), Weimar 1959, S. 60–66.

¹⁰¹ Gründungsurkunde, Artikel 2.

¹⁰² Sta. A. Str., „Schoßregister“ (Einnahmen und Ausgaben der Schoßherren), 1509–1510, HS I/22.

¹⁰³ Armenregister, Rep.-Nr. 13.

stellung enthält unter anderem die Namen von 33 der ersten Mitglieder. Daß in dieser Auflistung die Namen von Kersten Kruse, Hans Gorne, Andreas Vreese und, in den folgenden Jahren, die anderer Korporationsmitglieder nicht genannt werden, wird seine Ursache in einem Wechsel des Wohnortes gehabt haben. Im Falle von Andreas Vreese trug wohl der besondere Status als Stadtdiener¹⁰⁴ dazu bei, ihn nicht in die Aufstellung aufzunehmen. Wahrscheinlich handelte es sich um einen Setzschiffer, der im Auftrage des Rates Fahrten unternahm und deshalb nicht als vollwertiger Schiffer, sondern als *der heren scipper*¹⁰⁵ angesehen wurde. Darüber hinaus enthält die Auflistung auch Namen von Angehörigen der Schiffer. Seit der Mitte des 16. Jahrhunderts wurden außerdem die Namen von Schiffern aufgeführt, die nicht im Brüderbuch vermerkt worden waren.¹⁰⁶ Da außerdem das Totenregister einen Teil der Schiffer, die in der Korporation vereinigt waren, nicht erfaßt, und die Berufsbezeichnung nicht oder selten erscheint, besitzt diese Quelle für die Ermittlung der Schiffer in der Korporation nur bedingten Aussagewert. So wurde der Schiffer Jochym Beke nach seinem Tode nicht im Sterberegister namentlich festgehalten, obwohl seine Frau 1 Gulden aus seinem Nachlaß der Korporation auszahlte.¹⁰⁷ Das Boldich-Register, das Inventarbuch und das Register der Kompanie enthalten wenige Nachweise für den Beruf des Schiffers. Am deutlichsten gibt das Brüderbuch Aufschluß über die Tätigkeit der meisten Korporationsmitglieder. Nach den Beiträgen im Brüderbuch zahlten folgende Gründungsmitglieder die *vorynghe* in unterschiedlicher Höhe: Hinrik Svanke, Hans Svem, Clawes Drapel, Hans Luteken, Clawes Svem, Marten Hamelowen, Marcus Langhe, Marten Luetke, Jacob Rolecke, Clawes Penzelyn, Bartholomeus Sleswyk, Matties Smyrik, Peter Poppe, Jochim Segher, Clawes Hoern, Marcus Runthovet, Steffen Lyst, Karsten Kruse, Clawes Wulff, Thomas Uteske, Mattias Roddevan, Hans Parowe, Mathias Drane, Drewes Glefemer, Hans Gorne, Symon Welant, Mechel Bomhower, Hermen Gronewolt, Tewes Paske, Hermen Kloet, Mattias Kolre, Carsten Prantke, Hermen Borst, Hans Vlege, Peter Gronre und Philipp van deme have.¹⁰⁸

Aus dem Zusammenhang aller drei Aufstellungen ergibt sich der Nachweis von 39 Schiffern in der Bruderschaft, entweder durch die direkte Berufsbezeichnung oder durch die Ermittlung der gezahlten Führung. 28 der 39 Schifferbrüder erscheinen ebenfalls im Sterberegister. Zudem besaßen 25 der bisher aufgezählten Korporationsmitglieder nachweislich das Stralsunder Bürgerrecht.¹⁰⁹

¹⁰⁴ Sta. A. Str., Test.-Nr. 784.

¹⁰⁵ Gründungsurkunde, Artikel 2.

¹⁰⁶ Brüderbuch, Rep.-Nr. 17.

¹⁰⁷ Boldichregister, Rep.-Nr. 15

¹⁰⁸ Brüderbuch, Rep.-Nr. 17

¹⁰⁹ Sta. A. Str., Bürgerbuch 1349–1571, HS III/1 a

Michel Bomhower – 1482 – fol. 86a

Mathias Drane – 1485 – fol. 87a

Hans Flege – 1480 – fol. 85b

Drewes Gnevemer – 1481 – fol. 86a

Hermen Gronewolt – 1475 – fol. 83b

Clawes Hoern – 1462 – fol. 79a

Hermen Kloet – 1479 – fol. 85a

Die Angabe des Berufes ist für folgende Gründungsmitglieder komplizierter: Gert Ackmann, Hynryk Budde, Hans Bussowe, Tytke Graes, Mattias Gulytze, Thomas Konynk, Frans Stolte, Hans Timme, Hans Tresowe und Peter Went. Ihre Namen werden mit Ausnahme Hans Timmes nicht im Totenregister erwähnt. Von diesen Schifferbrüdern wurden im Verlauf des 15. Jahrhunderts Stralsunder Bürger: Gert Ackmann, Hynryk Budde, Tytke Graes, Mattias Gulytze, Hans Tresowe und Peter Went.¹¹⁰ Die Angabe des Bürgerrechts stellt einen wichtigen Hinweis auf den Beruf dar, zumal die Angehörigen des Schiffsvolkes nur in wenigen Fällen das Bürgerrecht besaßen.¹¹¹

Frans Stolte und Tytke Graes ertranken um 1490 zusammen mit der Mannschaft.¹¹² Über Gert Ackmann enthält das Sterberegister die Nachricht, daß er *buten landes is vorstorffen*¹¹³, doch liegt auch hier die Vermutung nahe, daß er Schiffer war. Die gleiche Aussage läßt sich für Hynrik Budde, der ebenfalls um 1490 *vor drunken is*¹¹⁴, treffen. Beide Namen erscheinen im Totenregister der Korporation zu einem Zeitpunkt, als der ursprüngliche Zweck, die Eintragung der verstorbenen Schiffer, noch erhalten war. Für Hans Tresowe sind im Brüderbuch nur zwei Beiträge von 6 und 5 Schillingen bezeugt, die aber nicht mit dem Zusatz *foringe* verbunden sind.¹¹⁵ Zieht man aber in Betracht, daß auch Schiffer wie Marcus Runthovet 1495, Hynrik Boemeke 1513, Hans Vlege 1495–1498 und Peter Gronre 1497 und 1507 solche geringen Beträge zahlten¹¹⁶

Matties Kolre	– 1486 – fol. 87b
Kersten Kruse	– 1473 – fol. 82b
Peter Poppe	– 1481 – fol. 86a
Clawes Prael	– 1480 – fol. 85b
Karsten Pranteke	– 1455 – fol. 76b
Bartholomeus Sleswyk	– 1482 – fol. 86a
Hinrick Svanken	– 1480 – fol. 85b
Clawes Wolff	– 1480 – fol. 85b
Marcus Langhen	– 1480 – fol. 85b
Hans Luetken	– 1480 – fol. 85b
Matties Reddefan	– 1474 – fol. 83a
Tomes Utteske	– 1486 – fol. 87b
Clawes Pentzelyn	– 1477 – fol. 84a
Clawes Szume	– 1479 – fol. 85a
Hans Szume	– 1480 – fol. 85b
Andreas Vreese	– 1482/83 – fol. 86a/b

Sta. A. Str., Test.-Nr.: 922–Clawes Pentzelyn, 869–Clawes Szume, 754–Hans Szume, 889–Hans Goern, 1018–Marten Luteken.

¹¹⁰ Sta. A. Str., HS III/1a:

Gert Ackmann	– 1480 – fol. 85b
Tytke Graes	– 1484 – fol. 86b
Hynrick Budde	– 1487 – fol. 88a
Hans Tresowe	– 1462 – fol. 79a
Peter Went	– 1480 – fol. 85b

Sta. A. Str., Test.-Nr. 846 – Mattias Gulytze

¹¹¹ Vgl. Fritze, Am Wendepunkt der Hanse, S. 161f.

¹¹² Armenregister, Rep.-Nr. 13.

¹¹³ Ebenda.

¹¹⁴ Ebenda.

¹¹⁵ Brüderbuch, Rep.-Nr. 17.

¹¹⁶ Ebenda.

und die Eintragung *Hynryk Schroder von danzeken vor den olden tresowen* im Armenregister erscheint¹¹⁷, ist anzunehmen, daß Hans Tresowe ein, wenn auch weniger vermöglicher, Schiffer war.

Hans Bussowe gehörte zu den Stiftern der Bruderschaft, welche, nach Aussage der Gründungsurkunde, Schiffer waren.¹¹⁸ Für die Gründungsmitglieder Hermen Borst, Hynrik Svanke und Clawes Prael ist erwiesen, daß sie den Schifferberuf ausübten. Deshalb ist es sehr wahrscheinlich, daß auch Hans Bussowe zu den Schiffern zählte. Obgleich die Spenden, die dem Erwerb des Altargestühls in der Nikolaikirche dienten, keinen direkten Aufschluß über den Beruf geben, stellen sie in diesem Falle einen zusätzlichen Anhaltspunkt dar. Hans Bussowe zahlte mit 4 Mark sundisch zugleich den höchsten Betrag, der von einem einzelnen Mitglied auf der Versammlung, die im Januar 1489 stattfand, entrichtet wurde.¹¹⁹ Ein Angehöriger des Schiffsvolkes wäre zu einer derartigen Spende wohl nicht in der Lage gewesen. Mattias Gulytze und Peter Went spendeten während dieser Zusammenkunft jeweils einen rheinischen Gulden. Damit kamen sie solchen nachweisbaren Schiffern wie Bartholomeus Sleswyk, Hynrik Svanke, Gotschalk Norenberch, Clawes Prael, Clawes Penzelyn und Thomas Uteske in der Höhe der gezahlten Beiträge gleich. Da sie zugleich das Bürgerrecht Stralsunds besaßen, müssen sie ebenfalls zu den Schiffern gerechnet werden.

Die Spende des Schifferbruders Thomas Konynk, er entrichtete einen Postulatgulden, entsprach ebenfalls den Beitragshöhen anderer Schiffer.¹²⁰ Jedoch existieren keine weiteren Quellenaussagen über ihn. Darum ist es nicht möglich, ihn den Schiffern zuzuordnen. Der Name Hans Timmes erscheint ebenfalls im Brüderbuch, aber die Höhe seiner Führung wird nicht genannt. Außerdem wurde sein Name aus dem späteren Armenregister gestrichen, da er kein Schiffer gewesen sein dürfte.¹²¹

Überblickt man die bisher dargestellten Sachverhalte, wird deutlich, daß für 39 Gründungsmitglieder der Schifferberuf ermittelt werden kann. Für Gert Ackmann, Hynryk Budde, Hans Bussowe, Tytke Graes, Mattias Gulytze, Frans Stolte, Hans Tresowe und Peter Went ist der Nachweis weniger gesichert. Es ist aber anzunehmen, daß auch sie Schiffer waren. Demgegenüber werden Hans Timme und Thomas Konynk Angehörige des Schiffsvolkes gewesen sein. Für Hans Elmehorst ist die Tätigkeit als Schiffsschreiber erwiesen. Somit kann festgestellt werden, daß zur Zeit der Gründung der Korporation die Schiffer das Übergewicht besaßen.

Welche Entwicklung nahm die Mitgliederzahl in den folgenden Jahren, und wie setzte sich die Vereinigung in der weiteren Zeit zusammen? Aus dem vorliegenden Material konnten folgende Mitgliederzahlen für das 15. und 16. Jahrhundert ermittelt werden:

¹¹⁷ Armenregister, Rep.-Nr. 13.

¹¹⁸ Gründungsurkunde, Artikel 1.

¹¹⁹ Inventarbuch, Rep.-Nr. 16.

¹²⁰ Vgl. Anm. 31.

¹²¹ Brüderbuch, Rep.-Nr. 17; Armenregister, Rep.-Nr. 13.

Jahr	Mtgl.												
1488	50	1505	68	1521	61	1537	63	1553	61	1569	52	1585	40
1489	49	1506	68	1522	63	1538	61	1554	64	1570	49	1586	40
1490	41	1507	60	1523	64	1539	60	1555	66	1571	48	1587	60
1491	41	1508	58	1524	60	1540	58	1556	61	1572	42	1588	40
1492	41	1509	61	1525	57	1541	53	1557	51	1573	42	1589	44
1493	43	1510	54	1526	57	1542	57	1558	52	1574	43	1590	42
1494	42	1511	51	1527	59	1543	60	1559	54	1575	37	1591	43
1495	64	1512	48	1528	58	1544	59	1560	56	1576	44	1592	39
1496	69	1513	52	1529	54	1545	61	1561	54	1577	48	1593	35
1497	67	1514	53	1530	51	1546	59	1562	53	1578	44	1594	34
1498	68	1515	59	1531	55	1547	65	1563	48	1579	51	1595	32
1499	70	1516	64	1532	60	1548	61	1564	49	1580	45	1596	29
1500	63	1517	64	1533	62	1549	59	1565	40	1581	53	1597	27
1501	69	1518	65	1534	61	1550	57	1566	44	1582	44	1598	27
1502	60	1519	58	1535	66	1551	55	1567	49	1583	41	1599	27
1503	65	1520	64	1536	63	1552	57	1568	48	1584	41	1600	22
1504	63												

Die hier angeführten Zahlen stellen nur die untere Grenze des Mitgliederbestandes dar. Die Berechnungen für die Jahre 1489–1494 und 1582–1600 sind nicht repräsentativ für den Mitgliederumfang in jenen Jahren. Allein die Anzahl der 1587 verzeichneten Mitglieder belegt, daß bedeutend mehr Angehörige in der Korporation vertreten waren, als der Zeitraum von 1582–1600 im Durchschnitt ausweist. Für eine Vielzahl von Mitgliedern war weder das Jahr ihrer Aufnahme zu ermitteln, noch wurde aus den Quellen deutlich, aus welchen Gründen sie nicht mehr im Brüderbuch geführt wurden. Da zwischen den Jahren, in denen die Zahlung des Mitgliederbeitrages erfolgte, oft mehrere Jahre liegen, in denen keine Beiträge gezahlt wurden, war mehrfach eine Mitgliedschaft vor den ersten oder nach den letzten Beiträgen nicht festzustellen.¹²² Die Mitgliederzahlen müssen somit höher angesetzt werden, als sie die Aufstellung widerspiegelt. Bereits kurze Zeit nach der Gründung wird der Mitgliederbestand bedeutend angestiegen sein. Anhaltspunkt dafür sind die Beiträge, die für den Eintritt und die Maria-Führung in den ersten Jahren gezahlt wurden:

- 1490: 122 Mark für Eintritt und Maria-Führung
- 1491: 100 Mark für Maria-Führung
- 1492: 71 Mark für Maria-Führung
- 1493: 92 Mark für Eintritt und Maria-Führung
- 1494: 63 Mark für Eintritt und Maria-Führung und Rente¹²³

Die Höhe der Eintrittsgelder belief sich an der Wende vom 15. zum 16. Jahrhundert in der Mehrheit pro Person auf eine Mark bis $1\frac{1}{2}$ Mark.¹²⁴ Um die Beträge, die 1490–1493 an die Bruderschaft gezahlt wurden, ins Verhältnis zu den Mitgliederzahlen

¹²² Brüderbuch, Rep.-Nr. 17.

¹²³ Inventarbuch, Rep.-Nr. 16.

¹²⁴ Brüderbuch, Rep.-Nr. 17.

zu setzen, ist ein Vergleich mit jenen Jahren notwendig, aus denen, durch das Brüderbuch belegt, die Anzahl der Schifferbrüder und ihrer gezahlten Beiträge hervorgehen.

Im Jahre 1495 wurden 55 Schifferbrüder namentlich aufgeführt, von denen 47 ihre Mitgliedsbeiträge entrichteten.¹²⁵ Die errechnete Gesamtsumme der an die Bruderschaft gezahlten Gelder beliefen sich auf 70 Mark und 11 1/2 Schillinge. Davon waren 63 Mark und 11 1/2 Schillinge Beiträge, die als Maria-Führung gezahlt wurden. Da die *foringe* in der Mehrheit der Fälle zwischen 1/2 und 1 1/2 Mark schwankte und gelegentlich darüber hinausging, weisen die Beitragszahlungen keine Besonderheiten gegenüber den folgenden Jahren auf. Setzt man die Gesamtsumme der Führung und die Anzahl der zahlenden Brüder ins Verhältnis zur Führung, die im Durchschnitt jeder einzelne entrichtete, werden etwa 65 bis 70 Mitglieder 1490 bzw. 1491 bereits zur Korporation gezählt haben. In den Jahren 1493 und 1494 gaben etwa 55 bis 60 Mitglieder die Führung. Die Mitgliedsstärke entspricht etwa der der folgenden Jahre. Bis zum Jahre 1560 werden in der Korporation etwa 65 bis 70 Schifferbrüder vereinigt gewesen sein. Davon waren, geht man von den gezahlten Beiträgen aus, etwa 55 bis 60 Mitglieder Schiffer. Eine Ausnahme bilden die Jahre 1510 bis 1514. Die Ursache für die geringere Mitgliederzahl in diesen Jahren lag in der Erneuerung des Mitgliederbestandes. Viele Korporationsmitglieder, die seit der Gründung und in den ersten Jahren danach in die Bruderschaft aufgenommen worden waren, erscheinen seit 1510 nicht mehr in den Mitgliederlisten. Seit 1515/16 sind mehrere neue Mitglieder nachweisbar.¹²⁶ Nach 1560 kompensierte die Neuaufnahme das Ausscheiden vieler Mitglieder durch Tod oder durch Wechsel des Wohnortes¹²⁷ nicht vollständig. Jedoch ist der Mitgliederbestand bis 1581 zu gering ausgewiesen. Die Jahre 1569, 1581 und 1587 weisen vielmehr auf einen Mitgliederumfang von 55 bis 60 Brüdern, von denen etwa 50 Mitglieder Schiffer waren. Für die Jahre 1588 bis 1600 konnten keine zuverlässigen Angaben gewonnen werden. Es ist aber sehr wahrscheinlich, daß sich die Zahl der Schifferbrüder bis zu diesem Zeitpunkt hielt und danach anstieg. Im Jahre 1615 wurden 79 Korporationsmitglieder namentlich aufgeführt.¹²⁸

Über die Herkunft der Mitglieder, die nicht Schiffer waren, geben die Quellen wenig Auskunft. 1548 zahlte der Steuermann von Jochim Beke 6 Schillinge Mitgliedsbeitrag. Die Frau von Doktor Sebaldus Kobrow entrichtete 1579 8 Schillinge. Der Kornschreiber Hans Schyfelbein wurde 1564 Mitglied der Schiffervereinigung. Er starb 1597.¹²⁹ Von 1545 bis 1550 war Hynryck Langen, ein Kellermeister, Mitglied der Korporation. Im Jahre 1568 starb Hans Wilde, ... *der seelschop keller knecht*...¹³⁰ Inwieweit Angehörige anderer Berufe, die nach ihrem Tode der Bruderschaft finanzielle Zuwen-

¹²⁵ Ebenda.

¹²⁶ Ebenda.

¹²⁷ So sagte im Jahre 1554 der Schiffer Henning Tobringer, der zugleich Mitglied der Schifferkorporation war, dem Rat von Stralsund Eid und Bürgerschaft auf, da er in Lübeck Bürger geworden war. Sta. A. Str., Rep. 3, Nr. 1278.

¹²⁸ Stralsunder Schifferkompanie, Spenden von Mitgliedern der Schifferkompanie für Bau- und Reparaturarbeiten an den Kompaniegebäuden, 1615; 1732–1748; 1859, Rep.-Nr. 41.

¹²⁹ Brüderbuch, Rep.-Nr. 17.

¹³⁰ Boldichregister, Rep.-Nr. 15.

dungen machten und deshalb ins Boldich-Register, das neben der Aufstellung im Armenregister das *Denkelbook* der Korporation bildete, eingetragen wurden, Mitglieder der Korporation waren, kann nicht sicher bewiesen werden.¹³¹ Gewiß ist, daß die Forderung des Rates aus dem Jahre 1502, ... *nemande in de broderschop nemen men den seevarn man ...*¹³², bis auf einige Ausnahmen eingehalten wurde.

Mit der Berechnung der Mitgliederzahlen in bezug auf die Bruderschaft verbindet sich die Frage nach dem Umfang der Stralsunder Handelsflotte im 15. und 16. Jahrhundert. Im „Schoßregister“ der Stadt Stralsund für die Jahre 1509 und 1510 wurden nach einer Eintragung aus dem Jahre 1511 ... *vorsoldet nasten knechte vor anholinge des heringes in Rugen ...* Ein Jahr zuvor, am ... *dunnerdage vor winachten* (19. Dezember – T. B.) *worden vorsoldet vam Ersamen Rade nasten knechte*.¹³³ Für beide Unternehmungen wurde der Mehrheit der daran beteiligten „Knechte“ annähernd gleiche Summen gezahlt.¹³⁴ Im Jahre 1510 verlief dieses Unternehmen in zwei Richtungen. Beide Gruppen standen unter dem Kommando von Hauptleuten, die der Stralsunder Schifferbruderschaft angehörten: Hermann Tydemann und Marten Burmester. Sie erhielten für ihre Arbeit einen Lohn von je 14 Mark. Da die Angehörigen der Stralsunder Korporation der Schiffer für ihre Tätigkeit zumeist zwischen 7 und 10 Mark erhielten, werden auch alle, die diese Entlohnung bekamen, Schiffer gewesen sein. Für den Transport des Herings von Rügen zu den Schiffen und im Hafen werden die 27 Teilnehmer gesorgt haben, die mit 3 1/2 Mark und weniger entlohnt worden waren.¹³⁵ Für den Transport standen, einschließlich der Schiffe der beiden Hauptleute, im Jahre 1510 81 Fahrzeuge zur Verfügung.¹³⁶ Von den 81 Schiffen waren 33 auch im folgenden Jahr an der Fahrt beteiligt; von diesen 33 waren drei Schiffer bereits Mitglied der Schifferkorporation, sechs traten später der Vereinigung bei. Außerdem fuhren im Bestand der Heringsflotte 1510 weitere acht Schiffer, die bereits Mitglied der Korporation waren (fünf Schiffer) oder später Mitglied wurden, dies betraf drei Schiffer. Demnach hatten 41 Schiffe Stralsund als Heimathafen. Im Jahre 1511 unternahmen 37 Schiffer die Reise, die 1510 noch nicht in der Aufzählung erschienen. Dazu gehörten sieben Mitglieder der

¹³¹ 1497 gab ein Kaufmann mit Namen Hans Garwe 3 Mark und zwei Wachslichter von zusammen 7 Pfund. Boldichregister, Rep.-Nr. 15.

¹³² Gründungsurkunde, Artikel 23.

¹³³ Sta. A. Str., HS I/22.

¹³⁴ Ebenda. Im Jahre 1511 erhielten vier Personen 1 fl., 49 Beteiligte bekamen 2 Mark, drei jeweils 1 1/2 Mark. Für 14 weitere Teilnehmer sind keine Angaben belegt. Da sieben Namen neben anderen Teilnehmern, für die die gezahlte Summe nachweisbar ist, in Verbindung mit der Abkürzung *idt* stehen, kann angenommen werden, daß auch sie die gleiche Summe, es handelt sich um 2 Mark, erhalten haben. Außerdem zahlte der Rat in einem Falle 28 Schillinge sundisch. Im Jahre 1510 erhielten die am Transport Beteiligten vom Rat an Lohn ausgezahlten 74 × 7 Mark, 19 × 3 1/2 Mark; 1 × 3 1/2 Mark und 10den.; 2 × 28 Schillinge; 1 × 3 Mark; 1 × 4 Mark; 1 × 5 Mark; 4 × 2 Mark; 3 × 10 1/2 Mark; 2 × 14 Mark.

¹³⁵ Ebenda.

¹³⁶ Ebenda. Die nachfolgenden Schätzungen behalten auch dann ihre Gültigkeit, wenn angenommen wird, daß sowohl die Schiffer als auch die Steuerleute eine entsprechende Bezahlung erhielten und die Beträge die gleiche Höhe aufwiesen. Dies bedeutet, daß pro Fahrzeug zwei Personen entlohnt wurden, die Anzahl der Schiffe somit nicht 81, sondern 40 oder 41 betrug. Zu den Mitgliedern der Schifferkorporation unter den sogenannten „Knechten“ vgl. Brüderbuch, Rep.-Nr. 17.

Schifferkorporation; ein Teilnehmer trat in den folgenden Jahren in die Bruderschaft ein. Da für zwei weitere Beteiligte die Vornamen nicht belegt sind, können sie nicht als Schifferbrüder identifiziert werden. Es ist aber durchaus denkbar, daß sie zum Zeitpunkt der Fahrt Schifferbrüder waren. Insgesamt dürften von den 37 Teilnehmern, die erst 1511 die Fahrt unternahmen, etwa zehn aus Stralsund gewesen sein. Ungefähr 50 bis 55 Stralsunder Schiffe fuhren in beiden Jahren nach Rügen, um den Hering zu holen. Rechnet man dieser Zahl die Anzahl der Schiffer hinzu, die in der Schifferbruderschaft vereinigt waren (abzüglich jener Schiffer, die bereits für die Berechnung der Stralsunder Heringsflotte Berücksichtigung fanden), so ergibt sich für die Stralsunder Handelsflotte ein Gesamtumfang von etwa 90 bis 95 Schiffen. Diese Zahl stellt nur eine Schätzung dar, die auf Grund des zur Verfügung stehenden Materials angegeben werden kann, und keine genau errechnete Größe. Es ist sehr wahrscheinlich, daß die Stralsunder Flotte zu diesem Zeitpunkt, an der Wende vom 15. zum 16. Jahrhundert, etwa 100 Schiffe unterschiedlicher Größe umfaßte. Die kleineren Schiffsklassen werden das Gros der Flotte ausgemacht haben. Für die Größe der Stralsunder Handelsflotte spricht außerdem die Anzahl der in der Schifferbruderschaft vereinigten Schiffer. In der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts waren etwa 60 Schiffer Mitglied der Korporation. Es werden jene Schiffer gewesen sein, die über See fuhren. Ihre Zahl entspricht etwa der Größe der Stralsunder Handelsflotte, wie sie von Walther Vogel ermittelt wurde.¹³⁷ Jene Schiffer, die hauptsächlich Küstenschiffahrt betrieben, traten nicht der Korporation bei. Außerdem ist nicht anzunehmen, daß die Stralsunder Handelsflotte zu einer Zeit, in der der europäische Handel insgesamt an Umfang zunahm¹³⁸, kleiner gewesen ist als 1646, als die Stadt bereits viel von ihrer ökonomischen und politischen Bedeutung eingebüßt hatte. Zu dieser Zeit verfügte Stralsund über 103 Schiffe mit unterschiedlicher Lastenzahl.¹³⁹

Die Mitgliedschaft der Schifferschwester spielte in der Stralsunder Schifferkorporation ebenfalls eine gewisse Rolle. In einigen Artikeln des Bruderschaftsstatuts werden sowohl die Brüder als auch die Schwestern angesprochen.¹⁴⁰ Die Einbeziehung der Schifferfrauen in das Leben der Vereinigung stellt keine Besonderheit gegenüber anderen Bruderschaften dar.¹⁴¹ Darüber hinaus ist die Mitgliedschaft von Schifferwitwen in der Stralsunder Korporation nachweisbar. Die Frauen zahlten für ihre Männer die Führung beziehungsweise die Mitgliedsbeiträge, wenn sie aus unterschiedlichen Gründen nicht an den Högen der Bruderschaft teilnehmen konnten, sei es durch Krankheit, Winterlage in anderen Häfen oder Gefangenschaft.¹⁴² Nach dem Tode ihrer Männer blieben einige Frauen Mitglieder der Vereinigung und entrichteten regelmäßig ihre Beiträge.¹⁴³

¹³⁷ Walther Vogel, 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, S. 297.

¹³⁸ Olechnowitz, Handel und Seeschiffahrt, S. 11f. 28–49.

¹³⁹ Verzeichnis der Stralsunder Schiffe, 1646, Sta. A. Str., Rep. 15, Nr. 214.

¹⁴⁰ Gründungsurkunde, Artikel 8, 9, 11, 12, 14, 16, 27.

¹⁴¹ Vgl. LUB, Teil 4, Nr. 690; Teil 6, Nr. 301; Teil 9, Nr. 630; Teil 7, Nr. 692.

¹⁴² Olechnowitz, Handel und Seeschiffahrt, S. 28f.

¹⁴³ Brüderbuch, Rep.-Nr. 17.

b) Die Vermögensverhältnisse der Stralsunder Schifferkorporation
im 15. und 16. Jahrhundert

Das Vermögen der Stralsunder Schifferbruderschaft bildete die materielle Grundlage für die Existenz der Korporation, für ihre finanziellen Verpflichtungen auf religiösem, karitativem und geselligem Gebiet. Zu den regelmäßigen Einnahmen der Vereinigung zählte die *foringe*. In den ersten Jahren bildete die Führung einen nicht unbedeutenden Teil der Einkünfte der Bruderschaft. Aber im ersten Drittel des 16. Jahrhunderts verringerte sich die Gesamtsumme aller gezahlten Mitgliedsbeiträge, ohne jemals wieder die Höhe der Anfangsjahre zu erreichen:¹⁴⁴

1496: 54 m. 11 $\frac{1}{2}$ B. sund.	1528: 20 m. 3 B. 2 den. sund.
1497: 48 m. 3 $\frac{1}{2}$ B. sund.	1529: 20 m. 6 B. 6 den. sund.
1498: 71 m. 8 B. sund.	1530: 20 m. 8 B. sund.
1499: 71 m. 8 B. sund.	1531: 17 m. 5 B. sund.
1500: 55 m. sund. und 6 große B. dän.	1532: 20 m. 7 B. sund.,
1501: 46 m. 6 B. 6 den. sund.	1533: 20 m. 5 B. 6 den. sund.
1502: 8 m. 2 B. 6 den. sund.	1534: 19 m. sund.
1503: 42 m. 5 B. sund. und 5 $\frac{1}{2}$ Pfund Wachs	1535: 22 m. 8 B. sund.
1504: 45 m. 4 B. 8 den. sund.	1536: 15 m. 7 B. sund.
1505: 49 m. 7 B. 10 den. sund.	1537: 19 m. sund.
1506: 42 m. 4 B. sund	1538: 21 m. 10 B. sund.
1507: 47 m. 1 B. 8 den. sund und $\frac{1}{2}$ Krone	1539: 16 m. 1 B. 6 den. sund.
1508: 36 m. 10 B. 6 den. sund. und 1 Horngulden (horneken Gulden)	1540: 17 m. 9 B. sund.
1509: 45 m. 14 B. 8 den. sund.	1541: 16 m. 3 B. sund.
1510: 21 m. 4 B. sund.	1542: 15 m. 2 B. sund.
1511: 12 m. 8 B. 8 den. sund.	1543: 27 m. 2 B. sund.
1512: 7 m. 13 B. 4 den. sund.	1544: 24 m. sund.
1513: 28 m. 4 B. 8 den. sund. und 1 m. 1 B. 1 den. preuß.	1545: 22 m. 14 B. sund.
1514: 28 m. 9 B. 8 den. sund. und 1 Horngulden	1546: 24 m. 6 B. sund.
1515: 26 m. 4 B. 2 den. sund. und 1 Horngulden	1547: 33 m. 12 B. sund.
1516: 43 m. 7 B. 6 den. sund.	1548: 20 m. 3 B. sund.
1517: 34 m. 4 B. 6 den. sund.	1549: 17 m. 12 B. sund.
1518: 38 m. 14 B. 6 den. sund. und 2 Stücke Wachs	1550: 17 m. 9 B. sund.
1519: 29 m. 11 B. 2 den. sund.	1551: 18 m. 13 B. sund. und 1 m. meckl.
1520: 33 m. 14 B. sund. und 1 $\frac{1}{2}$ Horngulden	1552: 19 m. 14 B. sund.
1521: 21 m. 9 B. 4 den. sund. und 3 $\frac{1}{2}$ Stücke Wachs	1553: 23 m. 2 B. sund.
1522: 36 m. 14 B. sund.	1554: 19 m. 14 B. sund.
1523: 18 m. 14 B. 8 den. sund.	1555: 34 m. 9 B. sund.
1524: 20 m. 9 B. sund.	1556: 25 m. 4 B. sund.
1525: 5 m. 15 B. sund. und 2 blaue Moysser („Mütter“ oder „Mürchen“)	1558: 28 m. 6 B. sund.
1526: 15 m. 2 B. 6 den. sund.	1559: 33 m. sund.
1527: 10 m. 12 B. 6 den. sund.	1560: 37 m. 4 B. sund.
	1561: 39 m. 7 B. sund.
	1562: 31 m. 8 B. sund.
	1564: 25 m. 14 B. sund.
	1566: 18 m. 14 B. sund. und 3 Dukaten

¹⁴⁴ Brüderbuch, Rep.-Nr. 17; Vgl. auch Inventarbuch, Rep.-Nr. 16.

1567: 29 m. 7 ß. sund.	1576: 26 m. sund.
1569: 26 m. 8 ß. sund.	1577: 31 m. 4 ß. sund.
1570: 31 m. 12 ß. sund.	1579: 21 m. 8 ß. sund.
1571: 35 m. 2 ß. sund.	1581: 20 m. 8 ß. sund.
1574: 18 m. 4 ß. sund. und 12 Dukaten	

Für die geringe Höhe der Führung waren mehrere Faktoren verantwortlich. Die Kaufleute vieler Ostseeländer, zwischen denen die Hansekaufleute bisher den Zwischenhandel vermittelt hatten, übernahmen den Transport ihrer Waren selbst oder ließen sie von Schiffen aus dem eigenen Land oder anderen Ländern transportieren.¹⁴⁵ Darüber hinaus konzentrierten sich die Stralsunder Kaufleute zunehmend auf den Handel mit Massengütern, vor allem Produkten der Landwirtschaft und des Fischfangs.¹⁴⁶ Durch diese Veränderungen im Handel glichen sich die Führungen allmählich gegeneinander aus und wiesen seit dem zweiten Drittel des 16. Jahrhunderts nicht mehr so große Niveauunterschiede auf. Trotz der Angleichung der Führungen blieben Unterschiede in der Höhe bestehen. Die Ursache dafür dürfte die große Anzahl von Ballastfahrten durch Stralsunder Schiffe gewesen sein¹⁴⁷, wodurch sich die Summe der jährlich pro Person entrichteten Mitgliedsbeiträge verringerte. Mitunter wies auch die Zahl der Schifferbrüder, die ihren finanziellen Verpflichtungen nachkamen, im Vergleich zu anderen Jahren beträchtliche Differenzen auf.¹⁴⁸ Neben der *foringe* beziehungsweise den Mitgliedsbeiträgen der Nichtschiffer gewannen bald andere Einnahmequellen an Bedeutung. Im Jahre 1493 spendeten zum Beispiel 17 Schifferbrüder insgesamt 17 rheinische Gulden und 1 Mark sundisch für ein Meßbuch.¹⁴⁹

Im Jahre 1502 zahlten Hermen Borst und Jakob Rolecke jeweils 50 Mark in neuen Schillingen sowie 17 Mark in alten Schillingen. Sieben Jahre später ließen die Alterleute einen silbernen Stop (Becher – T. B.) von 36 $\frac{1}{2}$ Lot Gewicht anfertigen. Dafür verwendeten sie je 12, 10 und 8 Lot gespendetes Silber von Hans Szume, Hermen Borst und Peter Sammelowe. Jakob Rolecke der Alte gab einen *wygherschen Gulden to vor ghulden*; Hans Kloske zahlte einen Dukaten und 9 Mark *make ghelt*.¹⁵⁰ Da Hans Szume zu diesem Zeitpunkt bereits zehn Jahre tot war, werden die 12 Lot Silber aus seinem Nachlaß stammen, den er der Korporation vermachte.¹⁵¹

Seit der Mitte des 16. Jahrhunderts nahmen die Spenden beziehungsweise Geschenke, die die Schifferkorporation von einzelnen Mitgliedern erhielt, zu. Clawes Tylle schenkte im Jahre 1549 der Vereinigung soviel Holz, wie für die Anfertigung einer neuen Lade

¹⁴⁵ L. Stern; E. Voigt; J. Schildhauer, Deutschland von der Mitte des 13. bis zum ausgehenden 15. Jahrhundert, S. 97–101.

¹⁴⁶ Geschichte der Stadt Stralsund, S. 119.

¹⁴⁷ Zoellner, Vom Strelasund zum Oslofjord, S. 75, 158, Tabellen 10 und 11.

¹⁴⁸ So in den Jahren 1502, 1510, 1511, 1512, 1525, 1526, 1527, 1549, 1566, 1574. Brüderbuch, Rep.-Nr. 17.

¹⁴⁹ Inventarbuch, Rep.-Nr. 16.

¹⁵⁰ Ebenda.

¹⁵¹ Boldichregister, Rep.-Nr. 15.; Inventarbuch, Rep.-Nr. 16.; Sta. A. Str., Test.-Nr. 754.

notwendig war. Drei Jahre später gab die Frau von Clawes Kebe ein Laken, *dar men den boldyck yn wyndth to erer ghe dichtnysse*.¹⁵² Seit 1558 versprachen die Frauen der Alterleute und Schaffer, durch Schenkungen die Ausstattung der Korporation weiter zu verbessern. Die Geschenke waren zumeist Tischtücher und Zinngeschirr. Zuerst gelobten die Frauen der Schaffer Clawes Mouwe, Blyx Grundyes, Marcus Wylken, Hynryck Karffysse, der Schiffervereinigung ein neues *taffelacken up der Olderlude taffel* zu schenken. Ihrem Beispiel sollten die Schafferfrauen, deren Männer in den folgenden Jahren Schaffer wurden, folgen.¹⁵³

Mit dem Jahre 1561 begannen auch die Schaffer, zuerst unregelmäßig, seit 1571 kontinuierlicher die Korporation durch Geld- und Sachgeschenke zu unterstützen. Seit 1571 verpflichteten sich auch die Alterleute zu einer einmaligen Zuwendung von jeweils 10 Gulden. Diese Beträge wurden zum Teil zu Lebzeiten der Alterleute eingezahlt. Andere Alterleute vermachten die 10 Gulden testamentarisch der Korporation.¹⁵⁴ Die Geld- und Sachgeschenke der Alterleute und Schaffer waren nicht allein Ausdruck der engen Verbundenheit der Mitglieder mit ihrer Korporation und des Bedürfnisses nach gegenseitiger Unterstützung. In vielen Fällen wird das Bestreben nach Repräsentation des eigenen Wohlstandes ein wichtiger Beweggrund gewesen sein. Die aus gelegentlichen Geld- und Sachspenden besonders der Vorstandsmitglieder sich entwickelnden Zuwendungen, die bei Antritt des Amtes versprochen und nach Ablauf der Amtszeit entrichtet werden sollten, waren hauptsächlich für die Alterleute und ihre Frauen eine Verpflichtung, die sie nicht immer gern erfüllten. Eine Aufzeichnung aus dem Jahre 1598 besagt, daß durch die Korporation einigen Frauen verstorbener Alterleute eine *anwisinge* gegeben werden mußte, damit sie die versprochenen 10 Gulden bezahlten.¹⁵⁵ Als Beispiel führte der Vorstand den ehemaligen Altermann Michel Quinz an. Nach seinem Tode erhielt die Schiffervereinigung von seiner Frau nicht die versprochenen 10 Gulden.

Im Jahre 1597 entrichteten daraufhin die Alterleute Hans Uthstim, Hans Terhoff, Hans Heidemann und Hans Ricke jeder 10 Gulden. Außerdem schenkte die Witwe des Altermanns Marten Krisow der Korporation 10 Gulden, die ihr Mann in seinem Testament als Spende vorgesehen hatte. Von diesem Geld ließ der Vorstand einen silbernen Becher von 63 $\frac{1}{2}$ Lot Gewicht anfertigen. Der Preis betrug 56 $\frac{1}{2}$ Gulden. Die Zuwen-

¹⁵² Inventarbuch, Rep.-Nr. 16. Boldeck (urspr. Baldachin): Sargtuch, das auf dem Sarg lag oder über dem Sarg getragen wurde; die Sargtücher der Korporationen waren oftmals mit Sargschildern versehen. Vgl. Adolf Reinle, Die Ausstattung deutscher Kirchen im Mittelalter. Eine Einführung, Darmstadt 1988, S. 184 und 260.

¹⁵³ Ebenda.

¹⁵⁴ Ebenda. Boldichregister, Rep.-Nr. 15. Im Jahre 1570 endete der nordische Siebenjährige Krieg zwischen Dänemark und Schweden. Eine Verbindung zwischen dem sich wieder normalisierenden Schiffsverkehr in der Ostsee und in die Nordsee sowie den 1571 einsetzenden Geldgeschenken der Alterleute und den regelmäßigen Zuwendungen der Schaffer ist denkbar. Diese These kann aber nicht durch weitere Quellenaussagen gestützt werden. Es ist aber zu vermuten, daß die Einnahmen der Schiffer seit 1570 wieder anstiegen und sich diese Entwicklung ebenfalls in der Spendenzahl und -höhe ausdrückte.

¹⁵⁵ Inventarbuch, Rep.-Nr. 16.

dungen der Alterleute sowie der Witwe des Marten Krisow stellten eine Mahnung für die Amtsnachfolger dar, ihre 10 Gulden zu entrichten.¹⁵⁶ In einigen Fällen wird der Zwang des Beispiels andere Vorstandsmitglieder bewogen haben, der Vereinigung Geld und Gegenstände zu versprechen, aber nicht das Bedürfnis, Hilfe und Unterstützung zu leisten.

Nicht in jedem Fall war das Vorbild von Schifferbrüdern wirkungsvoll. Im Jahre 1581 zahlten die Mitglieder der Schiffervereinigung die letzte Führung. 1598 beschlossen die Alterleute Hans Uthstim, Hans Terhoff, Hans Heidemann, Hans Ricke und die Schaffer Hinrick Detleff, Michell Uthstim, Michel Houwer und der Bruder Schreiber Peter Schulte, solange sie Schiffer wären und Schiffe führen würden, wiederum, wie es 1488 festgelegt worden war, eine Tonne Führung von jeder Reise zu geben. Sie forderten jeden Schaffer und Bruder auf, ebenfalls die Führung zu entrichten, damit die *gude broderschop nicht thon Achtren warde van den broderen unde austeren*.¹⁵⁷ In den Jahren 1598 bis 1601 zahlten die Schaffer die Führung.¹⁵⁸ Es blieben trotzdem Einzelfälle, und erst einige Jahre später wurde die Führung als Beitragsart zeitweilig wieder entrichtet.

Bedeutend waren ebenfalls die Spenden von Angehörigen der Korporation, ihren Verwandten oder Personen, die für ihr Seelenheil oder für die Nutzung des Boldecks der Schiffervereinigung Geld übergaben. Die Boldecksgelder erreichten bis zur Mitte des 16. Jahrhunderts eine unterschiedliche Höhe; oft wurden 3, 1 1/2 oder 1 Mark gezahlt, aber auch höhere Beträge waren nicht selten.¹⁵⁹ Das Vermögen der Korporation wuchs aus diesen Spenden ebenfalls schnell an. Bereits 1513 hatte die Bruderschaft seit dem Beginn ihrer Existenz *entfangen vor den framen Schypper unn susteren de in desseme boke hebben geven er testement der broderschop marien der Schipper* 520 Mark sundisch.¹⁶⁰

Seit der Mitte des 16. Jahrhunderts werden Beiträge in festgelegter Höhe erkennbar. Die Brüder und Schwestern gaben im allgemeinen 1 Gulden beziehungsweise 3 Mark, während sie für ihre verstorbenen Kinder 1/2 Gulden zahlten.¹⁶¹ Sofern die Kinder bereits volljährig waren, entrichteten ihre Eltern höhere Beträge. Obwohl die Korporation nach 1550 aus dem Nachlaß der Verstorbenen nicht mehr überdurchschnittlich hohe Beträge pro Person erhielt, blieben die Boldecksgelder weiterhin ein wichtiger Bestandteil aller Einnahmen.¹⁶²

¹⁵⁶ Ebenda.

¹⁵⁷ Ebenda.

¹⁵⁸ Ebenda.

¹⁵⁹ Im Jahre 1489 zahlte Albrecht Borst 2 rheinische Gulden. Um 1497 entrichtete die Hans Lopersche 6 Mark sundisch für ihren Mann und ihre Kinder. Einige Jahre später gab Elseben Fernowe ihren silbernen Gürtel von 11 Lot Gewicht. Im Jahre 1504 übereignete die Frau Hans Goernes der „St. Marienbruderschaft“ ebenfalls ihren silbernen Gürtel, dessen Wert 19 Mark sundisch betrug. Um das Jahr 1508 erhielt die Korporation von Taleke Wigggersche 20 Mark sundisch, welche für die Reparatur eines Kelches benutzt wurden. Weiterhin bezahlten 1521 Lubert van Leiden und die alte Borstesche jeweils zwei beziehungsweise 4 Gulden. Zwei Jahre später entrichteten Hynrik Stylow zehn Gulden und Hans Luchtssze 4 Gulden. Boldichregister, Rep.-Nr. 15.

¹⁶⁰ Ebenda.

¹⁶¹ Ebenda.

¹⁶² Ebenda.

Außer den genannten Einkünften besaßen das Teerkessel- und das Gottesgeld einige Bedeutung. In den Jahren 1498 und 1502 wurden drei Teerkessel für die Bruderschaft angekauft. Drei Jahre später besaß die Bruderschaft einen weiteren Teerkessel. Im Jahre 1549 ließ die Korporation einen neuen Teerkessel anfertigen, ebenfalls 1564. Die Teerkessel waren mit Tragevorrichtungen ausgerüstet, von denen jeweils eine vier Arme und die andere drei Arme besaß.¹⁶³ Die Schifferbrüder benutzten die Teerkessel zur Instandsetzung ihrer Schiffe und entrichteten dafür an die Schifferkorporation eine Gebühr.¹⁶⁴

Die wichtigste Einnahmequelle für die Korporation war jedoch das Rentengeschäft. Im Jahre 1493 liehen die Schaffer das erste Geld auf Rente aus. Der Schiffer Bartholomeus Sleswyk erhielt damals 50 Mark sundisch. Die von ihm zu zahlende Rente betrug $3\frac{1}{2}$ Mark. Als Sicherheit gab er den Schaffern einen beglaubigten Brief, und zwei Mitglieder der Bruderschaft – Marcus Lange und Clawes Svem –, die grundbesitzende Bürger in Stralsund waren, bürgten für die Rückerstattung des Kapitals und die Zahlung der Rente.¹⁶⁵ In der folgenden Zeit stiegen die Rentengeschäfte in Zahl und Umfang der verliehenen Summen an. Die Höhe der Kapitalien betrug bis zum ersten Drittel des 16. Jahrhunderts vielfach 25, 50 oder 100 Mark sundisch. Aber auch Beträge

¹⁶³ Inventarbuch, Rep.-Nr. 16.

¹⁶⁴ **Kesselheuer:**

- 1500 – Gottesgeld und Kesselheuer – 16 Mark
- 1501 – Kesselheuer und Gottesgeld – 13 Mark
- 1503 – 9 Mark
- 1504 – $9\frac{1}{2}$ Mark
- 1505 – Eintritt und Kesselheuer – 19 Mark minus 4 Schillinge
- 1506 – 20 Mark und $2\frac{1}{2}$ Schillinge
- 1507 – 20 Mark
- 1508 – 25 Mark
- 1509 – $19\frac{1}{2}$ Mark
- 1510 – 21 Mark und 7 Schillinge
- 1511 – 15 Mark
- 1512 – 8 Mark
- 1513 – $12\frac{1}{2}$ Mark
- 1514 – 11 Mark
- 1515 – 16 Mark
- 1516 – 24 Mark

Diese Beispiele können durch weitere ergänzt werden, obgleich nicht für jedes Jahr der konkrete Betrag ermittelt werden kann. Inventarbuch, Rep.-Nr. 16.

Gottesgeld:

- 1503 – $9\frac{1}{2}$ Mark
- 1504 – 12 Mark
- 1505 – 7 Mark und 6 Schillinge
- 1506 – 29 Schillinge
- 1507 – 9 Mark und 5 Schillinge
- 1508 – 7 Mark
- 1509 – $11\frac{1}{2}$ Mark
- 1510 – 8 Mark und 10 Schillinge
- 1511 – 18 Schillinge
- 1512 – $\frac{1}{2}$ Mark
- 1514 – $1\frac{1}{2}$ Mark
- 1515 – 2 Mark

¹⁶⁵ Register der Schifferkompanie, Rep.-Nr. 14.

in Höhe von 150 und 200 Mark wurden ausgeliehen. Danach waren Kapitalien von 50 Gulden und 200 Mark sundisch keine Seltenheit. Der geringste ausgeliehene Betrag waren 10 Mark. Die größte Summe, die im Verlauf des 16. Jahrhunderts verliehen wurde, waren 400 Mark sundisch. Der Zinsfuß betrug in der Regel fünf Prozent.¹⁶⁶

Als Sicherheit für die Korporation setzten die Schuldner mehrmals Bürgen ein.¹⁶⁷ Weitere Garantien bestanden in der Belastung von Grundbesitz des Schuldners,¹⁶⁸ in der Eintragung des Rentengeschäftes in das Stadtbuch¹⁶⁹ und der Ausstellung von Urkunden, in denen die Rentengeschäfte und die sich für den Schuldner ergebenden Verpflichtungen festgehalten wurden.¹⁷⁰ Außerdem nahm die Korporation vom Schuldner Edelmetall in Form von Mantelspangen und -knöpfen, Schalen, Ketten, Ringen, Löffeln und Schifferpfeifen (syffelyt, Schippelit) sowie Gürteln ebenso entgegen wie fremde Währungen, die im Wert der ausgeliehenen Summe entsprachen.¹⁷¹

Die Schuldner kamen nicht allein aus den Reihen der Korporation. So lieh beispielsweise im Jahre 1495 ein Bürger aus Greifswald, Albrecht Wilde, von der Bruderschaft 50 Mark sundisch, für die er jährlich $3\frac{1}{2}$ Mark Rente zu zahlen hatte. Als Sicherheit erhielten die Schaffer einen silbernen Gürtel, dessen Gewicht ihnen aber nicht bekannt war. Im Jahre 1500 erhielt der Fährmann Symer Scorp 50 Mark sundisch, die mit 7 Prozent verzinst waren. Zu Bürgen setzte er drei Zimmerleute, Symen Karrok, Henryk Hundertmark und Hynrik Svarten, ein. 1506 lieh Hans Sekute aus dem Inxter (Gingster – T. B.) Kirchspiel 24 Mark von der Bruderschaft. Weiterhin lieh 1531 Klawes Grelle, der Radmacher *for deme hylligen geste*, 50 Mark. Dafür hatte er jährlich $2\frac{1}{2}$ Mark zu Weihnachten an die Schifferkorporation zu entrichten. Als Sicherheit diente seine Bude auf der Lastadie.¹⁷² Darüber hinaus zählten zu den Schuldnern der Vereinigung ebenfalls Frauen.¹⁷³ Die Vergabe von Krediten an die Mitglieder der Schifferkorporation sowie an Außenstehende bot für die Schuldner den Vorteil, daß sie zu relativ niedrigen Zinssätzen Darlehen erhielten, um sie für persönliche oder geschäftliche Belange zu verwenden. Im Gegensatz zu den Renten, die für Geld oder Ware im Handels- oder Wuchergeschäft¹⁷⁴ gezahlt wurden, beliefen sich die zu zahlenden Zinsen selbst bei Beiträgen über 100 Mark auf etwa fünf bis acht Prozent. Im allgemeinen waren die für Kredite der Schifferkorporation zu zahlenden Renten etwa gleich den Renten, die für

¹⁶⁶ Ebenda. Für die einzelnen Summen Kapital wurden im allgemeinen folgende Zinsen gezahlt: 25 Mark – 28 Schillinge; 50 Mark – $2\frac{1}{2}$ Mark; 100 Mark – 5 Mark.

¹⁶⁷ Ebenda.

¹⁶⁸ Ebenda.

¹⁶⁹ Sta. A. Str., HS I/6, fol. 212b, 234b; Sta. A. Str., Stadtbuch, 1522–1533, HS I/7, fol. 92a.

¹⁷⁰ Register der Schifferkompanie, Rep.-Nr. 14; Stralsunder Schifferkompanie, Vertrag zwischen Hinrich Brandt und den Alterleuten der Schifferkompanie über den Verkauf einer Rente aus seinem Hause, 1541, Rep.-Nr. 25; Bestätigung des Hinrich Brandt über den Empfang von 100 Mark sundisch von den Alterleuten der Schifferkompanie, 1545, Rep.-Nr. 26.

¹⁷¹ Register der Schifferkompanie, Rep.-Nr. 14.

¹⁷² Ebenda.

¹⁷³ Ebenda.

¹⁷⁴ Zoellner, Vom Strelasund zum Oslofjord, S. 95–103. Konrad Fritze, Die progressive Rolle des hansischen Handelskapitals und ihre Grenzen, in: Hansische Studien III. Bürgertum – Handelskapital – Städtebünde (Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte, Bd. XV), Weimar 1975, S. 28f.

Darlehen um 100 Mark in Stralsund entrichtet wurden.¹⁷⁵ Die Sicherung der Existenzgrundlage der Schiffer und anderen Korporationsangehörigen war somit eine wichtige Zielstellung der Vereinigung. Außerdem entsprach die Höhe der aufgenommenen Darlehen, welche Schiffer bei Einzelpersonen und städtischen Institutionen aufnahmen, dem Kapitalumfang, den die Schifferbrüder auch von ihrer Vereinigung liehen.¹⁷⁶ Von einer übermäßigen Verschuldung dieser Berufsgruppe ist sogar an der Wende vom 16. zum 17. Jahrhundert nicht auszugehen.¹⁷⁷

Einige Geschäfte der Schifferkorporation hatten den Charakter eines Austausches von Werten, wobei der Schuldner zusätzlich Rente zahlte. So gab Herman Gronewolt 1504 für 100 Mark sundisch 57 rheinische Gulden in dänischen Witten. Außerdem zahlte er der Bruderschaft 6 Mark sundisch Rente.¹⁷⁸ In diesem Zusammenhang erhebt sich die Frage, warum der Schiffer einen bedeutend höheren Betrag zum Pfand setzte, um 100 Mark sundisch Kapital zu erhalten. Die Antwort liegt darin begründet, daß die Gegenstände, auch wenn es sich um Geldbeträge fremder Währung handelte, der Korporation zur Nutzung übergeben wurden, zumindest als Ausgleich für die ausgeliehenen Gelder. Das Rentengeschäft wirkte sich in jedem Fall vorteilhaft für die Bruderschaft aus, die bei den Geldgeschäften die Funktion einer Wechselbank übernahm. Ein weiteres Beispiel soll diese Tatsache belegen. Der Schaffer Hynrik Svanke lieh 1496 25 Mark gegen 28 Schillinge Rente. Zwei Jahre später übergab er den Schaffern 30 Mark in dänischen Witten. Dieses Geld sollte Jakob Rolleke erhalten, damit er dafür einen Teerkessel kaufen sollte.¹⁷⁹

Der Gürtel, den der Greifswalder Bürger Albrecht Wilde im Jahre 1495 der Bruderschaft zum Pfand setzte, wurde 1498 von Hermen Borst zur Nutzung übernommen. Die entrichteten 8 Mark dürften die Nutzungsgebühr gewesen sein, die Hermen Borst zu zahlen hatte. Ebenfalls im Jahre 1498 gab die *olde Rollesche* sechs Spangen und einen Goldring als Pfand für 12 Mark. Außerdem hatte sie eine silberne Kette mit acht Stücken Gold, das Gewicht der Kette betrug 8 Lot, und einen silbernen Gürtel in Verwahrung.¹⁸⁰ Die von den Schuldnern der Schiffervereinigung übergebenen Gegenstände wurden demnach anderen Mitgliedern der Bruderschaft oder deren Angehörigen gegen eine entsprechende Leihsumme überlassen. Außerdem wird ein Teil der Pfandgegenstände bei der Korporation verblieben sein. Nur so ist es zu erklären, daß trotz der relativ wenigen überlieferten Kreditgeschäfte die Bruderschaft bereits 1514 über ein Gesamtkapital von 1400 Mark verfügte. Weiterhin dürften die Alterleute und Schaffer einen Teil der anderen Einnahmen als Kapital ausgeliehen haben.

Über den genauen Umfang des Kapitals existieren für die folgenden Jahrzehnte nur wenige Angaben. Im Jahre 1559 besaß die Korporation 16 *vor segelde breve* über

¹⁷⁵ Zoellner, Vom Strelasund zum Oslofjord, S. 96.

¹⁷⁶ Vgl. Herbert Langer, Strelasund 1600–1630. Eine Hansestadt in der Krise und im europäischen Konflikt (Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte, Bd. IX), Weimar 1970, S. 275 f.; Register der Schifferkompanie, Rep.-Nr. 14.

¹⁷⁷ Vgl. Erstes Kapitel, 3c.

¹⁷⁸ Register der Schifferkompanie, Rep.-Nr. 14.

¹⁷⁹ Ebenda.

¹⁸⁰ Ebenda.

Darlehensgeschäfte. Rechnet man die letzten 16 Rentengeschäfte der Vorjahre zusammen, ergibt sich eine Gesamtsumme von 2230 Mark sundisch. Dieser Betrag stellte wahrscheinlich nur die untere Grenze dar.¹⁸¹ Das gesamte Kapital der Schiffervereini-
gung wird zu diesem Zeitpunkt etwa 2500 bis 3000 Mark sundisch umfaßt haben.

Einen Teil der erworbenen Mittel legte die Korporation nach Einführung der Refor-
mation in Grundbesitz an. Im Jahre 1527 kauften die Schifferbrüder von den Vormün-
dern der Kinder von Clawes Pawels, Jakob Rolecke und Hynrick Brant, für 500 Mark
sundisch eine Krambude bei dem Alten Markt. Für den weiteren Ausbau der Bude
bezahlte die Korporation 53 Mark und 3 Schillinge sundisch.¹⁸²

Zusätzlich zu den bisher erwähnten Gegenständen erwarb die Bruderschaft 1490
einen Kelch mit einer Patene. Der Kelch war rot vergoldet und mit einer Gravur, wel-
che ein Schiff darstellte, versehen. Der Kaufpreis des Kelches betrug 77 Mark und
7 Schillinge sundisch. Seit 1491 und 1492 befanden sich zwei Meßgewänder bezie-
hungsweise ein Kußkreuz (*peze kruze*) im Besitz der Marienbruderschaft. Der Preis für
die Meßgewänder betrug 30 Mark sundisch, für das Kußkreuz bezahlten die Schaffer
15 Mark und 6 Schillinge sundisch.¹⁸³ Im Jahre 1505 kauften die Schaffer ein weiteres
Meßgewand für 45 Mark sundisch.¹⁸⁴ Die Korporationsangehörigen ließen im Jahre
1587 einen Boldeck für den Preis von 190 Mark sundisch anfertigen. Zu diesem Zweck
spendeten in den Jahren 1587, 1589 und 1591 63 Schifferbrüder. Für das Jahr 1598 ver-
zeichnet das Inventarbuch außer dem 1598 angefertigten silbernen Stop von 63 $\frac{1}{2}$ Lot
Gewicht drei weitere silberne Stope von je 60, 56 und 38 Lot Gewicht, von denen die
Schifferbrüder nicht wußten, wie sie in die Korporation gelangten. Über die zu Beginn
des Jahrhunderts angefertigten Stope existieren keine Informationen im Inventarbuch
mehr. Dafür vermitteln die Inventarverzeichnisse einen Eindruck von der wachsenden
Zahl von Gebrauchsgegenständen in der Schiffervereiniung.¹⁸⁵

Ein großer Teil der Mitgliedsbeiträge und anderer ständiger Einnahmen wie Teer-
kessel- und Boldecksgelder wurde für die jährlichen Versammlungen, die Högen, ver-
wendet. Die Ausgaben für die Högen bewegten sich bis zum Jahre 1519 zwischen
18 $\frac{1}{2}$ und 31 Mark. Danach stiegen die Kosten stetig an. Lediglich in den Jahren 1565
und 1568 betrug die ausgegebenen Summen 86 Mark beziehungsweise 88 $\frac{1}{2}$ Mark
und 5 Schillinge. Da in diesen Jahren von etlichen Brüdern die Rede ist, nahmen
nur wenige Mitglieder an den Zusammenkünften teil. Daraus erklärt sich die relativ

¹⁸¹ Vgl. ebenda.

¹⁸² Ebenda; Sta. A. Str., HS I/7, fol. 44b. Ob dieses Gebäude von den Schifferbrüdern zum Verkauf
ihrer Waren genutzt wurde, ist nicht bekannt.

¹⁸³ Inventarbuch, Rep.-Nr. 16.

¹⁸⁴ Ebenda.

¹⁸⁵ Gegen Ende des 16. Jahrhunderts besaß die Schifferkorporation unter anderem folgende Gerät-
schaften: 1. 10 Zinnfässer; 2. 1 Leuchter mit 5 Pfeifen; 3. 2 Leuchter mit je 3 Pfeifen; 4. 1 Arm mit
3 Pfeifen; 5. 1 Holzleuchter mit 7 Pfeifen; 6. 12 große Zinnstope; 7. 13 kleine Zinnstope; 8.
40 Zinnteller; 9. 56 Holzteller; 10. 6 Schinkenfässer aus Holz; 11. den *balam* mit dem *vote* (?)
(wahrscheinlich *Balge*); 12. *de hinsegale* mit zwei *endeken* (?); 13. 1 eiserne Schüssel. Weiterhin war
die Korporation im Besitz mehrerer Tafeltücher. Diese Gerätschaften und Tischtücher wurden von
den Schafferfrauen aufbewahrt. Inventarbuch, Rep.-Nr. 16.

geringe Summe zum Beispiel gegenüber dem Jahr 1567, als für die Högen 214 Mark und 4 Schillinge ausgegeben wurden. Geringere Beträge sind auch für andere Jahre feststellbar, besonders dann, wenn nur die Alterleute und Schaffer allein Rechenschaft hielten.¹⁸⁶

Die Kosten für die Högen übertrafen, zusammen mit anderen Ausgaben, mehrmals die Höhe der Einnahmen. In diesen Fällen liehen die Alterleute und Schaffer die ausstehenden Beträge bis zum kommenden Jahr der Korporation. Im Jahre 1559 bezahlte jeder der Alterleute und Schaffer, Clawes Smyt, Marten Kebe, Gerdt Droge, Lawrenz Wylken, Hynryck Karffysse, Jochym Sernyn und Hans Spotel, 2 Mark. In den weiteren Jahren wurde wiederum eine Sammlung unter den Alterleuten und Schaffern notwendig. Sie zahlten je 1 Mark und 1561 je 1 1/2 Gulden für die Begleichung der Kosten. Zwar erhielten sie 1562 die von jedem entrichteten 1 1/2 Gulden zurück, sie mußten aber wiederum jeder 3 Mark und 2 Schillinge bis zum nächsten Jahr auslegen. Im Jahre 1563 weigerten sich die Schifferbrüder, das fehlende Geld zur Kostendeckung auszulegen. Nur die Alterleute sowie die alten und neuen Schaffer und die Brüder Clawes Kuse, Mychel und Hans Uthstim beglichen den Fehlbetrag. In den Jahren 1570, 1574 und 1576 befand sich die Korporation wiederum in Zahlungsschwierigkeiten.¹⁸⁷

Die Aufwendungen der Schifferkorporation umfaßten zugleich den Unterhalt von zwei, später drei Priestern, den Ankauf von Altarkerzen, die Leichenbegängnisse sowie die Armenfürsorge. Im Inventarbuch sind die Zuwendungen an die Geistlichen, die am Altar der Bruderschaft Gottesdienst verrichteten, nur bis zum Jahre 1511 aufgeführt. Seit 1518 wurden die Ausgaben, die über die Kosten für die Högen hinausgingen, mit der Bemerkung zusammengefaßt: *do vor averd de broderschop* oder *do vor averde wy baven kost unn terenge*.¹⁸⁸ Da nur die Gesamtbeträge der einzelnen Jahre angegeben wurden, lassen sich keine Aussagen über Einzelausgaben treffen. Nur 1514 findet sich eine allgemeine Bemerkung über die Verwendung der 70 Mark Rente aus dem Kapital. Damit wurden unter anderem die Geistlichen bezahlt.¹⁸⁹ Die von 1518 bis 1525 jährlich über die Högen hinaus zusammengefaßten Unkosten übersteigen die Ausgaben für die Zusammenkünfte. Es ist deshalb sicher, daß jene Aufwendungen ebenfalls die

¹⁸⁶ Inventarbuch, Rep.-Nr. 16. Im Jahre 1573 hielten die Alterleute und Schaffer Rechenschaft und bezahlten 100 Mark 10 Schillinge und 3 Pfennige sundisch. Dieser Betrag enthielt zugleich die Ausgaben für die „Gottesgabe“. Zwei Jahre später versammelten sich die Alterleute, Schaffer und etliche Brüder. Die Kosten für diese Högen betragen 93 Mark und 5 Schillinge sundisch. Weiterhin versammelten sich nur die Alterleute und Schaffer in den Jahren 1578, 1580, 1584, 1585, 1586, 1590, 1593, 1598 und 1600. In diesen Jahren umfaßten die Kosten folgende Beträge:

1578 – 105 Mark und 13 Schillinge sundisch

1580 – 35 Gulden und 2 Schillinge

1584 – 87 1/2 Mark und 6 Pfennige sundisch

1585 – 49 Mark und 14 Schillinge sundisch

1586 – 44 1/2 Mark sundisch

1590 – 122 Mark sundisch minus einem Witten

Für die Jahre 1593, 1598 und 1600 konnten die Beträge nicht ermittelt werden. Die Kosten für die Högen betragen im Jahre 1599 107 Gulden sowie 2 Mark und 4 Schillinge sundisch. Damit wurde zugleich der Höchstbetrag während des 16. Jahrhunderts erreicht.

¹⁸⁷ Inventarbuch, Rep.-Nr. 16.

¹⁸⁸ Ebenda.

¹⁸⁹ Ebenda.

Bezahlung der Priester einschlossen, zumal die Entlohnung aus Renteneinkünften den Bestimmungen des Statuts entsprach und auch für das Jahr 1511 belegt werden kann.¹⁹⁰

Eine Armenfürsorge vor der Reformation ist erst seit 1501 nachweisbar.¹⁹¹ Obwohl eine regelmäßige Versorgung der Armen durch die Bruderschaft erfolgte, sind Ausgaben für die Armen seit 1513 nur noch für einige Jahre zu ermitteln. Es ist sehr wahrscheinlich, daß die finanziellen Mittel der Jahre 1518–1525 gleichfalls die Spenden an die Armen enthielten. Das gleiche gilt für die Jahre 1529, 1530, 1535 und 1537. Erstmals 1533 weisen die Aufzeichnungen der Korporation 23 Mark sundisch *gades gyffte*, wie die Almosen nach Einführung der Reformation in Stralsund genannt wurden, aus. Seit 1543 spendeten die Schifferbrüder faßt regelmäßig die Gottesgabe. Von 1557 an umfaßten die Kosten für die Högen auch die Gottesgabe. In der Zeit nach 1566 erscheint die Bemerkung *myt de gades gyfft* nur noch einmal – 1573. Dafür wurde mehrmals darauf hingewiesen, daß die Aufwendungen für die Högen alle finanziellen Verpflichtungen einschlossen.¹⁹²

Die Ausgaben für die Versorgung Armer im Armenhaus „St. Johannis“¹⁹³ während der Jahre 1543 bis 1553 weisen darauf hin, daß seit 1557 die Höhe der Gottesgabe auf 12 Gulden jährlich festgelegt wurde.¹⁹⁴ Ausgeschlossen ist, daß die Armenfürsorge durch die Schifferbrüder in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts ruhte. Die soziale Fürsorge war von Anfang an ein Ziel der Vereinigung. Die Ursache für die zunehmenden Aufwendungen für die Högen sowie die Gottesgabe waren vor allem die steigenden Lebenshaltungskosten.¹⁹⁵ Eine größer werdende Menge an Speisen und Getränken, die während der Versammlungen verzehrt wurde, dürfte erst in zweiter Linie für die wachsenden Ausgaben von Bedeutung gewesen sein. Im Gegensatz dazu stellten die finanziellen Mittel für die jährlichen Begängnisse einen sehr geringen Prozentsatz dar.¹⁹⁶

Die Schifferkorporation erwarb im Laufe des 16. Jahrhunderts umfangreiche Vermögenswerte. Bezieht man alle Einnahmen in die Berechnung ein, ergibt sich für die Vereinigung um die Mitte des 16. Jahrhunderts ein Vermögen von etwa 3500 Mark sundisch. Am Ende des 16. Jahrhunderts besaß die Korporation etwa 4000 bis 5000 Mark sundisch. Daran änderte auch nichts die Umlage unter den Alterleuten, Schaffern und einigen Brüdern, um die Kosten für die Högen zu decken. Dazu wäre die Korporation auch ohne diese Zuwendungen in der Lage gewesen. Die Schiffervereinigung besaß nach Abschluß der jährlichen Rechnungen immer noch Geld aus den Einnahmen der Vorjahre oder des laufenden Jahres.¹⁹⁷ Es wird vielmehr das Ziel dieser Umlagen

¹⁹⁰ Ebenda; Vgl. Gründungsurkunde, Artikel 9, 19.

¹⁹¹ Inventarbuch, Rep.-Nr. 16.

¹⁹² Ebenda.

¹⁹³ Ebenda.

¹⁹⁴ Ebenda.

¹⁹⁵ Vgl. Rudolf Biederstedt, Zum Problem der Löhne und Preise im Spätmittelalter, in: Greifswald-Stralsunder Jahrbuch, Bd. 9, Weimar 1970, S. 73–78; ders., Löhne und Preise in Vorpommern 1500–1672, in: Ebenda, Bd. 12, Weimar 1979, S. 13–17.

¹⁹⁶ Ausgaben für Begängnisse: 1506 – 25 1/2 Schillinge, 1509 – 1 1/2 Mark; 1510 – 1 1/2 Mark; 1512 – 10 Schillinge; 1513 – 31 Schillinge; 1514 – 27 Schillinge. Inventarbuch, Rep.-Nr. 16.

¹⁹⁷ Ebenda.

gewesen sein, den Etat der Korporation nicht unnötig zu belasten. Die Vermögenswerte der Vereinigung sollten für die unmittelbaren Belange der Korporation genutzt werden. Die Ausgaben für die Zusammenkünfte waren durch die laufenden Einnahmen zu begleichen. Unterschritten die regelmäßigen Einnahmen die Ausgaben, mußten die Alterleute und Schaffer, deren Amt die Vermögensverwaltung einschloß, die Zahlung der zusätzlich notwendigen Beträge übernehmen. Nur so ist es zu verstehen, daß sich 1563 die Schifferbrüder weigerten, für die noch ausstehenden Gelder zur Bezahlung der Högen aufzukommen.

Im Gegensatz zu einigen Ämtern und Kompanien Strahlsunds verfügte die Schifferkorporation über keinen Grundbesitz außerhalb der Stadt.¹⁹⁸ Auch innerhalb der Stadtmauern konnte die Vereinigung während des 16. Jahrhunderts nur geringen Immobilienbesitz vorweisen. In einem Schreiben an den Rat vom 20. März 1620 behaupteten die Alterleute der Schiffergesellschaft, daß seit 1490 drei Krüge, der König-Artus-Hof, der Barther Keller und das Neue Haus, sogenannte Schiffer-Lehen waren. Die Alterleute baten den Rat, die Stelle des Wirts in diesen Krügen auch zukünftig nur mit ehemaligen Schiffen zu besetzen.¹⁹⁹ Die Schifferkorporation erhielt aus diesen Lehen jedoch keine zusätzlichen Einkünfte.

c) Die Vermögensverhältnisse Stralsunder Schiffer im 16. Jahrhundert

In einigen Fällen lassen die Beträge, die von Angehörigen der Korporation gespendet wurden, auf einen ansehnlichen Wohlstand schließen. Bereits in Verbindung mit den Einnahmen wurden verschiedene Zuwendungen von Schifferbrüdern erwähnt. Die *foringe*, die von den eigenen Handelswaren der Schiffer entrichtet wurde, lag an der Wende vom 15. zum 16. Jahrhundert mehrfach über der Führung anderer Schifferbrüder.²⁰⁰ Die Einkünfte der Schiffer konnten somit zur Quelle für ein Vermögen werden,

¹⁹⁸ Vgl. Zoellner, Vom Strelasund zum Oslofjord, S. 184, Tabelle 30.

¹⁹⁹ Stralsunder Schifferkompanie, Verschiedene Angelegenheiten der Schifferkompanie, 17. Jh. – 1870, Rep.-Nr. 357. Der König-Artus-Hof war das Versammlungshaus der Kaufleute auf der Westseite des Alten Marktes. Der Barther Keller befand sich in den Kellerräumen des Rathauses. Mit dem Neuen Haus ist das ehemalige Rathaus der Neustadt auf dem Neuen Markt gemeint. Die Vergabe städtischer Gastwirtschaften an ehemalige Schiffer war vermutlich mit der Auflage versehen, daß die Gastwirte zugleich eine Aufsichts- und Kontrollfunktion über die Gäste im Interesse des Rates ausüben sollten. Zur Ortsbestimmung der Gastwirtschaften vgl. St. A. Str., Haussteuerregister, 1680, Bd. 1, Rep. 33, Nr. 1557, S. 51 und 190; Ernst von Haselberg, Die Baudenkmäler des Regierungs-Bezirks Stralsund, H. V: Der Stadtkreis Stralsund, Stettin 1902, S. 535, 544f.

²⁰⁰ Zum Beispiel entrichteten folgende Schifferbrüder in unterschiedlichen Jahren höhere Mitgliedsbeiträge als andere Mitglieder der Korporation:

1499:	Hynrik Svanke	– 5 Mark sundisch
	Clawes Buker	– 4 Mark sundisch
	Schiir Reddevan	– 1 rheinischen Gulden
	Jakob Rolecke	– 3 Mark sundisch
	Sven Uggels	– 3 Mark und 10 Schillinge sundisch
1500:	Peter Sammelowen	– 3 1/2 Mark sundisch
	Clawes Buker	– 3 Mark sundisch
	Schiir Reddevan	– 3 Mark sundisch
	Mattias Reddevan	– 3 Mark sundisch

das in der Höhe den Vermögen mittlerer Kaufleute entsprach. Auskunft über den Umfang von Vermögen Stralsunder Schiffer gibt das „Rekensbock der Vpboryenghe“ für die Jahre 1534 und 1535.²⁰¹ Danach verfügten die Schifferbrüder über folgende Einzelvermögen (in Mark sundisch):

Name	1534/1535	fol.	Name	1534/1535	fol.
Hynrick Albchim	900/–	41b/129b	Bertelmewes Mechel	181 ¹ / ₄ /181 ¹ / ₄	8a/ 96a
Hans Albrecht	600/–	45a/133a	Tomas Moller	600/600	26a/114a
Lutke Beke	700/700	42b/130b	Klawes Mowen	250/250	18a/105b
Hans Blanke	900/–	10a/ 98a	Laurens Nygeman	150/–	12a/100a
Clawes Boddeker	100/100	11a/ 99a	Pawel Nygemann	725/725	3a/ 92a
Marten Boddeker	900/900	11a/ 99a	Hynryck Nygenhagen	1000/1000	10a/ 98a
Hinrick Brant	1000/1000	25a/113a	Marten Pameresse	–/–	
Lukes Brant	100/100	18b/106a	Klawes Pewes	650/650	43a/131a
Hagen Brun	200/200	13b/101b	Peter Pyk	650/650	26a/114a
Clawes Damerow	–/–		Reymes Plesse	–/–	
Hans Damerow	100/–	54a/–	Hynrick Pomrezeken	400/400	41b/129b
Klawes Dow	100/100	18b/106a	Mattyes Potten	1600/1600	12a/100b
Hans Dwars	–/–		Symen Prante	500/500	16b/104a
Tomas Dwars	3600/3150	17b/105a	Asmus Prusse	100/100	42a/130a
Mechel Foke	100/100	18a/105b	Peter Reddeffan	250/250	4a/ 92b
Jacob Fott	1450/–	28b/–	Peter Ryder	125/–	11a/ 99a
Batelt Gammarte	1050/1050	25a/113a	Hans Rolke	75/75	7a/ 95b
Arnt Gronewolt	900/900	42b/130b	Klawes Rolke	600/600	56a/142b
Klawes Grote	200/200	7b/ 96a	Jakop Rolecke	3000/3000	8b/ 96b
Hans Holtynck	1200/–	28b/117a	Klawes Schutte	700/700	27a/115a
Hans Karok	6000/6000	25a/113a	Clawes Seger	2400/2400	19a/106b
Marten Kebe	1000/1000	26a/114a	Jochim Segher	1500/1500	17a/104b
Jacob Ketel	100/100	3b/ 92b	Mattiés Sydarge	400/400	11b/ 99b
Jochym Klar	100/100	20a/107b	Clawes Smyt	1500/1500	9b/ 98a
Bernt Koller	125/125	42b/131a	Peter Smyt	600/593 ³ / ₄	11b/100a
Hynrick Kwisow	–/–		Klawes Stanecke	1300/1300	26a/114a
Flans Lagebus	–/–		Mattias Sum	600/ 600	20a/107b
Schiir Luteke	100/100	3b/ 92a	Hinrick Tobringer	1412 ¹ / ₂ /1400	19a/106b
Klawes Markvart	300/300	25b/113b	Klawes Tomeke	200/–	9b/ 98a
Tomas Marzen	–/–		Mechel Terk	–/–	
Hynrick Maske	200/200	56a/142b	Hynrick Ummansse	1600/1600	51a/139a
Clawes Maske	2750/2750	5b/ 94a	Matias Wystik	–/–	

- Symen Welant – 3 Mark sundisch
 1504: Clawes Buker – 3¹/₂ Mark sundisch
 Schiir Reddevan – 4 Mark sundisch
 1505: Matties Reddevan – 3 Mark sundisch
 Clawes Buker – 3 Mark sundisch
 Schiir Reddevan – 3 Mark sundisch
 Kersten Lasteken – 3 Mark sundisch

Brüderbuch, Rep.-Nr. 17.

²⁰¹ Sta. A. Str., Rekensbock der vpboryenghe Anno Domini 34 vnd 35, HS I/25. Zur Kritik der im Rekensbock aufgeführten Beträge vgl. Schildhauer, Soziale, politische und religiöse Auseinandersetzungen in den Hansestädten Stralsund, Rostock und Wismar, S. 52, Anm. 24; Vgl. HS I/25, fol. 2a.

Allein 17 Mitglieder der Korporation besaßen ein Vermögen von 1000 Mark und mehr. Entsprechend der Einteilung in Steuergruppen, wie sie Johannes Schildhauer für Stralsund entwickelte,²⁰² zählten drei Schiffer zur dritten Steuergruppe, und 13 Korporationsangehörige gehörten der vierten Steuergruppe an. Hans Karok verfügte mit 6000 Mark sundisch über die größten Vermögenswerte. Obwohl er der zweiten Steuergruppe zuzurechnen ist, war er bis zu seinem Tode im Jahre 1541 Schiffer gewesen.²⁰³ Außerdem waren Tomas Dwars, Clawes Maske und Jakop Rolecke Schiffer.

Die sehr breite Fächerung der Vermögen der Schiffer gibt einen Einblick in die wachsende Differenzierung unter den Angehörigen des Schifferstandes. Auch wenn man in Rechnung stellt, daß unter den angeführten Korporationsmitgliedern sowohl Kaufgesellen als auch einige Angehörige des Schiffsvolkes und anderer Berufe waren, war der soziale Status der Schiffer nicht in allen Fällen gleich. Schon Vertreter der Korporation mit einem Vermögen von 150 Mark sundisch waren Schiffer, zum Beispiel Jacop Ladewich, der im Rekensbock als Schiffer benannt wurde, ebenso Hans Albrecht, der sich 1535 *vp dem schepp tom orlagen* befand, oder Hans Blanke, der im selben Jahr *to schepe gewest*.²⁰⁴ Diese beiden Mitglieder der Korporation verfügten über ein Vermögen von jeweils 600 beziehungsweise 900 Mark sundisch.

Viele Schifferbrüder besaßen Eigentum im Wert zwischen 200 und 1600 Mark. Der Umfang ihres zu versteuernden Eigentums entsprach vielfach den Vermögen der Schiffer in anderen Städten.²⁰⁵ Daneben besaßen zwölf Angehörige der Vereinigung ein Vermögen von 100 bis 200 Mark sundisch. Aus ihren Reihen kamen ebenfalls Schiffer. Sie waren jedoch sozial schlechter gestellt als die meisten Angehörigen der Korporation.²⁰⁶ Zugleich müssen zu dieser Gruppe Vertreter des Schiffsvolkes gezählt werden. Clawes Boddeker, der außerhalb des Semlower Tores wohnte, zahlte in größeren Abständen Mitgliedsbeiträge, von nur 4 oder 8 Schillingen sundisch.²⁰⁷ Diese Beträge lassen auf einen Seemannsberuf schließen. Ob Schiir Luteke, er war Kellerbewohner, ebenfalls zum Schiffsvolk gehörte, kann nicht mit Sicherheit angenommen werden. Auch er bezahlte über einen langen Zeitraum nur geringe Beiträge.²⁰⁸

²⁰² Schildhauer, Soziale, politische und religiöse Auseinandersetzungen in den Hansestädten Stralsund, Rostock und Wismar, S. 42ff.; Geschichte der Stadt Stralsund, S. 104.

²⁰³ Sta. A. Str. (Alte Signatur: HS VIa/1), fol. 12f.

²⁰⁴ Sta. A. Str., HS I/25, fol. 21 a, 108 b, 133 a, 98 a.

²⁰⁵ Vgl. Reincke, Hamburgische Vermögen 1350–1530, S. 213–217.

²⁰⁶ Lukas Brant zahlte in den Jahren 1505 bis 1543 Beiträge von 6 und 8 Schillingen sundisch. Im Jahre 1506 entrichtete er nachweisbar $\frac{1}{2}$ Mark sundisch Führung, Brüderbuch, Rep.-Nr. 17. Hagen Brun wird im Sterberegister als Schiffer bezeichnet. Armenregister, Rep.-Nr. 13. Jochem Klare wird als Bürger ebenfalls Schiffer gewesen sein. Sta. A. Str., Test.-Nr. 1044. Die Schifferbrüder Mechel Foke, Klawes Grote, Jacob Ketel, Bernd Koller, Bartolomeus Mechel, Laurens Nygeman, Asmus Prusse, Peter Ryder und Klawes Tomeke entrichteten oftmals Beiträge von mehr als sechs Schillingen sundisch. Brüderbuch, Rep.-Nr. 17.

²⁰⁷ Sta. A. Str., HS I/25, fol. 11 a, 99 a; Brüderbuch, Rep.-Nr. 17.

²⁰⁸ 1528 – 6 Schillinge 1537 – 4 Schillinge
1530 – 5 Schillinge 1538 – 4 Schillinge

In den Jahren 1518 bis 1522 entrichtete er aber weitaus höhere Mitgliedsbeiträge.²⁰⁹ Außerdem ließ er im Jahre 1510 von der Bruderschaft 50 Mark sundisch. Als Sicherheit übergab er der Korporation einen silbernen Gürtel und andere Wertgegenstände.²¹⁰ Deshalb ist zu vermuten, daß Schiir Luteke ein Schiffer war, dessen soziale Lage sich seit Mitte der zwanziger Jahre des 16. Jahrhunderts zunehmend verschlechterte.²¹¹

Daneben verfügte ein Mitglied der Vereinigung, Hans Rolke, nachweisbar über Eigentum im Werte von 75 Mark sundisch. Es ist sehr wahrscheinlich, daß er Bootsmann war. So wird im Rekensbock ein Bootsmann erwähnt, dessen Eigentum mit 12 Schillingen sundisch versteuert wurde.²¹² Der Name des Bootsmannes wurde jedoch nicht genannt. Das versteuerte Eigentum besaß somit einen Gesamtumfang von 75 Mark sundisch. Außerdem entrichtete Hans Rolke nur in sehr großen Abständen Mitgliedsbeiträge. In den Jahren 1528, 1538 und 1540 zahlte er jeweils 12, 8 und 10 Schillinge.²¹³ Im Gegensatz dazu wird Clawes Boddeker, vor allem auf Grund des größeren Vermögens, zu den Steuerleuten zu zählen sein. Zweimal konnten Angehörige anderer Berufe ermittelt werden: Klawes Rolke und Hynrik Maske waren Kaufgesellen, die auf eigene Rechnung Handel trieben.

Die Gesamtheit der Vermögenswerte macht trotz der aufgezeigten Unterschiede deutlich, daß ein großer Teil der Korporationsmitglieder in gesicherten sozialen Verhältnissen lebte. Der Schifferberuf versprach, obgleich er mit vielen Risiken verbunden war, Aussicht auf eine gesicherte Existenz in der frühneuzeitlichen Stadt.

Im zeitlichen Umfeld der Jahre 1534 und 1535 werden in den Quellen der Schifferkorporation Namen erwähnt, die ebenfalls im Rekensbock aufgeführt sind. Darunter befanden sich Angehörige der Korporation, für die vor 1534 im Brüderbuch Mitgliedsbeiträge belegt sind, deren Zahlung aber vor 1534 eingestellt wurde. Außerdem enthält das Rekensbock Namen von Mitgliedern, die erst nach 1535 der Schiffervereinigung beitraten. Da mitunter mehrere Jahre zwischen einzelnen Zahlungen der Brüder liegen, gilt als sicher, daß ein großer Teil der im Rekensbock aufgeführten steuerpflichtigen Personen Schiffer beziehungsweise Angehörige der Korporation waren. So werden unter anderem genannt (Vermögen in Mark sundisch):

1531 – 4 Schillinge	1549 – 4 Schillinge
1533 – 4 Schillinge	1542 – 4 Schillinge
1534 – 4 Schillinge	1543 – 4 Schillinge
1535 – 4 Schillinge	1544 – 4 Schillinge
1536 – 4 Schillinge	

Brüderbuch, Rep.-Nr. 17.

²⁰⁹ 1518 – 3 Mark; 1519 – 1 Mark; 1520 – 1 Mark; 1521 – 12 Schillinge; 1522 – 12 Schillinge.
Brüderbuch, Rep.-Nr. 17.

²¹⁰ Register der Schifferkompanie, Rep.-Nr. 14.

²¹¹ Ein Schyr Lutke kaufte im Jahre 1524 von Marten Hovener *de gantze wannige alsz de potterie buten dem knepesdor*. Sta. A. Str., HS I/7, fol. 15b.

²¹² Sta. A. Str., HS I/25, fol. 17b. Ein weiterer Bootsmann, Joachim Volckwert, besaß 1534 ebenfalls ein steuerbares Vermögen von 75 Mark sundisch. Sta. A. Str., HS I/25, fol. 38b.

²¹³ Brüderbuch, Rep.-Nr. 17.

Name	1534/1535	fol.	Name	1534/1535	fol.
Pawel Ackman	250/250	26a/114a	Jochim Kruse	1000/950	46a/134a
Clawes Arndes	475/450	10b/ 98b	Hinrick Lange	400/400	26a/114a
Hans Brun	3300/3000	5a/ 93b	Jacob Marquardth	50/50	23b/111b
Hynrick Burmester	400/400	22a/109b	Hinrick Molre	600/600	10b/98b
Pawel Busseschutte	900/900	17a/104b	Hans Oldermann	75/75	9b/97b
Hans Frese	543 ³ / ₄ /550	26b/115a	Cordt Pust	87 ¹ / ₂ /87 ¹ / ₂	13a/101a
Jochim Gelehar	1800/1800	19b/107a	Jochim Rantzow	3900/3600	12a/100a
Hinrich Gerlich	87 ¹ / ₂ /87 ¹ / ₂	4b/ 93a	Hans Sack	300/300	41a/129a
Drewes Glevemer	3000/3000	46b/135a	Hinrick Santhagen	125/125	18b/106a
Matties Gral	400/400	39b/127b	Hans Sasse	100/100	27b/115b
Matthies Heydeman	400/400	28b/116b	Gorges Sedekorn	1200/1200	26a/114a
Steffen Holste	1500/1300	14b/102a	Berenth Slasse	2400/2400	16b/104a
Cordt Jelsshorn	125/125	41b/129b	Peter Staneke	300/300	14b/102b
Merten Jowe	150/150	10a/98b	Jacob Struvynck	150/150	43b/131b
Clawes Ketel	200/200	42a/130a	Clawes Sule	400/-	18a/105b
Erik Klemente	350/350	25b/113a	Hans Tacke	2100/2100	8b/96b
Hans Kloth	100/100	6a/94b	Hans Wytte	1200/1200	33a/121a
Hans Koche	800/800	38b/126a	Merten Wolder	300/200	6b/95a
Hans Kothé	75/-	32b/120b	Hennynck Wostenye	1800/1800	43a/131a

Obwohl nicht alle oben aufgeführten Personen, mit Sicherheit als Schifferbrüder nachgewiesen werden können²¹⁴, werden zwei Tatsachen deutlich: Zum ersten entsprechen die unter Punkt a) aufgeführten Mitgliederzahlen nicht dem vollen Umfang der

²¹⁴ So werden im Rekensbock einige Namen mehrmals erwähnt:

Name	1534/1535	fol.
Clawes Arndes	75/75	24b/112b
	300/300	40a/127b
	300/300	56a/142b
Clawes Boddeker	75/75	19a/106a
Hynrick Burmeister	187,5/200	34a/121b
Hans Frese	87,5/87,5	7a/ 95b
Clawes Grothe	400/400	29a/117b
Matties Heydeman	62,5/62,5	42b/130b
Her Johan Holtyng	1500/-	30a/-
Jochim Kruse	400/400	46b/135a
	exemptis/-	50b/138b
Hinrick Lange	100/100	15b/103a
	-/75	-/ 96b
	1650/1650	28b/117a
Hinrick Molre	75/75	22b/110b
	7500/7500	44a/132b
	-/75	-/141b
	-/-	43a/131b
Thomas Molre	300/exemptis	20b/108a
	75/-	49b/-
	600/-	26a/-

Korporation; sie stellen eine untere Grenze dar. Zum anderen waren nicht alle Schiffer Stralsunds Mitglieder der Schiffervereinigung. Diese Aussage trifft besonders auf jene Schiffer zu, die nach 1535 Mitglied der Korporation wurden. So erscheint der Name des Schiffers Jacob Ladewich im Rekenbock mit jeweils 150 Mark sundisch an versteuerbarem Vermögen.²¹⁵ Ein Jacob Ladewich ist aber erst seit 1566 im Brüderbuch der Schifferkorporation verzeichnet worden.²¹⁶

Die Vermögensverhältnisse der Schiffer beziehungsweise Angehörigen der Schifferkorporation werden ebenfalls durch mehrere Testamente widerspiegelt. Zugleich vermitteln die Testamente einen Eindruck von den Lebensumständen der Schifferbrüder.^{216a} Der Einwohner Stralsunds Heinrich Bole wünschte im Jahre 1585 sein Begräbnis in der Nikolaikirche und überließ der Ratskirche testamentarisch 30 Mark sundisch. Des weiteren gab er an Spenden:

- a) dem Superintendenten – 1 Taler
- b) seinem Beichtvater, Magister Jonas Stauden – 1 rheinischen Gulden
- c) Magister Joachim Holme – 1 Taler
- d) für Wegebesserung – 4 Mark sundisch
- e) für Bauten der Stadt – 4 Mark sundisch
- f) der Ratskanzlei zur Vermehrung der Bücherei (Librarien) – 3 Mark sundisch
- g) an die Hospitäler „St. Johannis“ und „Heiliger Geist“ je – 1 Tonne Bier

Die Tochter Heinrich Boles, Gisela, hatte den Erblasser gepflegt und in ihrem Hause aufgenommen. Sie erhielt alles, was er für sie im Vertrag vom 17. Januar 1585 bestimmt hatte. Davon ausgenommen waren Legate an seine Tochter Anna (100 Gulden) und an Moritz und Bartold, seine Söhne, die den gesamten Besitz an Land und Barvermögen, worüber Heinrich Bole in Dänemark verfügte, erben sollten.

Der Schwiegersohn Jürgen Buchow erhielt nichts, da er Heinrich Bole schlecht behandelt hatte und gegen ihn gerichtlich klagte. Außerdem hatte Jürgen Buchow seine Frau Anna nach Kurland ins Elend geführt. Damit Jürgen Buchow nichts von den 100 Gulden, die für Anna bestimmt waren, erhielt, sollten Gisela und ihr Mann Michael Tantow das Geld behalten und Anna eine jährliche Rente von 5 Gulden zahlen. Weiterhin verfügte Heinrich Bole, daß seine Tochter Gisela für 100 Taler das Silber (zwei

Name	1534/1535	fol.
Achim Seger	100/100	13b/101b
Peter Smayt	300/300	4b/ 93a
	75/75	26b/114b
Peter Stanelke	—/—	5a/ 93b
Hans Wytne	100/100	34a/122a

Sta. A. Str., HS I/25, fol. 21a, 108b.
Brüderbuch, Rep.-Nr. 17.

^{216a} Zum derzeitigen Forschungsstand in bezug auf die Auswertung von Testamenten sowie ihren Aussagewert vgl. Paul Baur, Testament und Bürgerschaft. Alltagsleben und Sachkultur im spätmittelalterlichen Konstanz (Konstanzer Geschichts- und Rechtsquellen, NF, Hrsg. Stadtarchiv Konstanz, Bd. XXXII), Sigmaringen 1989; Johannes Schildhauer, Hansestädtischer Alltag. Untersuchungen auf der Grundlage der Stralsunder Bürgertestamente vom Anfang des 14. bis zum Ausgang des 16. Jahrhunderts (Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte, Bd. 28), Weimar 1992.

Kannen und fünf Becher), welches dem verstorbenen Alexander Gylitz verpfändet worden war, auslösen solle. Laut Testament besaß Gertrud, die Tochter der Gisela Gylitz, Anspruch auf den kleinsten Silberbecher. Die anderen Silbergegenstände sollten Gisela, Moritz, Bertold und Anna unter sich aufteilen. Die Testamentsvollstrecker waren die Ratsherren Dr. jur. Nikolaus Picht und Martin Woele sowie der Bürger Johann Gottschalk. Sie erhielten jeder einen rheinischen Gulden.²¹⁷ Das gesamte Vermögen Heinrich Boles dürfte etwa 3000 bis 3500 Mark sundisch umfaßt haben.

Der Schiffer Marten Burmeister übereignete im Jahre 1520 laut Testament folgendes Barvermögen sowie Gegenstände:

- | | |
|--|---|
| a) für Wegebesserung | - 5 Mark sundisch |
| b) den Armen im Heilgeisthospital | - 5 Mark sundisch |
| c) dem Gertrudenhospital | - 1/2 Gulden |
| d) der Jakobikirche zum Bau | - 5 Mark sundisch |
| e) der Marienkirche zum Bau | - 5 Mark sundisch |
| f) den Armen im „Gasthaus auf dem Roten Meere“ | - 1/2 Gulden |
| g) dem Katharinenkloster | - 1 Gulden |
| h) der Nikolaikirche für die Glocke, die man gießen soll | - 1 Rosenobel |
| i) dem St. Jürghospital zum Bau | - 1/2 Gulden |
| j) den Armen im Steinhaus des St. Jürghospitals | - 1/2 Gulden |
| k) dem St. Johanniskloster | - 1 Rosenobel und
seinen besten Rock
für sein Begräbnis |
| l) für die Jungfrauen in St. Annen in der Fischerstraße | - 10 Mark sundisch |
| m) der Magd Anneken bei Zabel Trittelvitze zur Aussteuer | - 10 Mark sundisch |
| n) der Schifferbruderschaft | - sein „cyveltyten“
(Schiffspfeife, aus Silber gefertigt - T. B.) |
| o) der Johannisbruderschaft | - 1 Gulden |
| p) der Antoniusbruderschaft | - 1 Gulden |
| q) der Kirche zum Heiligen Kreuz in Ummanz | - 1 Gulden |
| r) seinem Bruder Peter Burmeister, wohnhaft in Grimmen | - 50 Mark sundisch, die
Peter Burmeister seinem Bruder schuldet,
und weitere 100 Mark
sundisch |
| s) alles andere seiner Frau Metteken sowie ihren Brautschatz von 300 Mark sundisch | |
- Die Testamentsvollstrecker waren Hans Parow sowie Heinrich Smedemann, die jeweils 1 Gulden erhielten.²¹⁸ Das Vermögen des Marten Burmeister dürfte einen Umfang von 1000 bis 1500 Mark sundisch haben.

²¹⁷ Sta. A. Str., Test.-Nr. 1167.

²¹⁸ Sta. A. Str., Test.-Nr. 969.

Der Schifferbruder Hans Görne bestimmte 1506 für Wegebesserung $1\frac{1}{2}$ Gulden und vermachte seinen besten Rock testamentarisch der Nikolaikirche. Dort wollte er auch begraben werden. Weiterhin spendete er:

- a) dem Altar der Schiffer – 1 rheinischen Gulden
- b) zwei Reisen nach Wilsnack und zwei Reisen nach Sternberg
- c) den Armen im Pockenhouse des Heiliggeisthospitals – 1 Mark sundisch
- d) den Siechen im Steinhouse des St. Jürgehospitals – 1 Mark sundisch
- e) dem „Gasthaus auf dem Roten Meere“ – 1 Mark sundisch
- f) *vp deme valde*^{218a} – 1 Mark sundisch

Seine nächsten Erben erhielten 4 rheinische Gulden. Sofern sie damit nicht einverstanden wären, bekamen die Marien- und die Jakobikirche diese Summe zu gleichen Teilen. Sein Enkel Johann Bolkow bekam von Hans Görne den besten Mantel (Hoiken). Weiterhin übereignete Hans Görne ihm und seiner Schwester Anneken zwei silberne Gürtel. Diese Gegenstände sollten in das Eigentum der Marien- und Jakobikirche übergehen, wenn seine beiden Enkelkinder vor ihrer Verheiratung starben. Seine Mutter Margarete Utensen überschrieb Hans Görne testamentarisch 20 Mark sundisch und ein Bett. Das übrige Eigentum sollte zur Hälfte an seine beiden Enkel ausgegeben werden. Die andere Hälfte vermachte Hans Görne den beiden genannten Kirchen. Hans Kraske, Heinrich Padel und Heinrich Crassow bekamen als Testamentsvollstrecker zusammen $1\frac{1}{2}$ Gulden.²¹⁹ Hans Görne wird demnach ein Vermögen von etwa 500 bis 650 Mark sundisch besessen haben.

Hans Svem wollte im Jahre 1488 eine Pilgerreise zum Heiligen Jacop in Santiago de Compostela unternehmen. Aus diesem Grunde verfügte er in seinem Testament:

- a) für Wegebesserung – 1 rheinischen Gulden
- b) den Kirchen, Klöstern und Hospitälern sowie dem Altar der „St. Marienbruderschaft“ insgesamt 220 Mark sundisch, seine silberne Kette, 8 Lot Silber und einen Nobel
- c) den Kranken im Heilgeisthospital – je 2 Schillinge
- d) für die neue Tafel, welche die Zimmerleute *laten maken uppe der lastadyghen* – 10 Mark sundisch
- e) seinen Erben sein halbes Wohnhaus
- f) jeder Schwestertochter – 20 Mark sundisch
- g) für Schuhe und Seelenbäder für die Armen – 100 Mark sundisch
- h) den Lollschwernern (Beginen, die sich der Krankenpflege widmen – T. B.) – 1 rheinischen Gulden
- i) seinem Schwager Jorgen Szuleken – 1 schwarzes leydisches Laken
- j) der Magd Tilseken – 30 Mark sundisch

^{218a} Hierbei handelte es sich um eine Armsiedlung bei dem Triebseer Tor. Vgl. Peter Pooth, Das Gasthaus zu Stralsund und seine Beziehungen zur Geschichte des städtischen Krankenhauses, in: Greifswald-Stralsunder Jahrbuch, Bd. 5, Rostock 1965, S. 157. Zum Antoniushaus vgl. ebenda, S. 159.

²¹⁹ Sta. A. Str., Test.-Nr. 889.

- k) seiner Frau Taleken ihren Brautschatz sowie das andere halbe Wohnhaus mit allem Zubehör
- l) eine Pilgerreise *tho vnser leuen vrowen* nach Einsiedeln
- m) zwei Pilgerreisen nach Wilsnack
- n) je drei (Pilger)reisen nach Kenz und Bodstedt
- o) Herrn Mechele Lylleghen – 20 Mark sundisch
- p) der Kirche in Ummanz für eine ewige Messe seine *vys schute* (Fischschute – T. B.)
myt alle errer to behorynghe

Die Hinterlassenschaft, die außerdem vorhanden war, sollte seine Frau erben. Sollte sie erneut heiraten, durfte sie nur das halbe Haus behalten. Die Testamentsvollstrecker Jakob Parow und Gerd Lubbe erhielten zwei silberne Löffel.²²⁰ Das gesamte Vermögen des Schifferbruders Hans Svem hatte wohl somit einen Umfang von etwa 2000–2500 Mark sundisch.

Der Altermann der Stralsunder Schiffergesellschaft Hans Uthstym widerrief in seinem Testament vom 6. Oktober 1595 alle bisherigen Verfügungen, vor allem jene Bestimmungen, die seine Frau aus zweiter Ehe Anna Hoppe betrafen.²²¹ Hans Uthstym bestimmte sein Grab in der Nikolaikirche unter jenem Stein, den er für sich und seine Erben erworben hatte. In diesen Stein waren seine Marke und sein Name eingebracht worden. Für sein Begräbnis übereignete er der Ratskirche 50 Mark sundisch. Jeder Prediger der Stadt erhielt einen „Engellotten“, der Pastor Magister Jonas Staude, Beichtvater des Hans Uthstym, oder sein Sohn Jonas für das Studium, einen Rosenobel. An die Armen im Elendenhaus des Heilgeisthospitals zahlte der Erblasser 50 Mark sundisch. Ebenfalls 50 Mark sundisch waren für das Johanniskloster vorgesehen. Dieser Betrag sollte ausgeliehen werden. Die jährlichen Zinsen dienten zum Ankauf von Brennmaterial für die Stube.²²² Weitere 50 Mark überließ Hans Uthstym der Stadt zur Erneuerung der Wege, vor allem des Dammes nach Prohn. Für den Aufbau einer Bücherei spendete der Erblasser 2 Rosenobel. Der Frau seines Vaters, die nunmehr mit Dr. Sebald Kobrow verheiratet war, überließ er einen Rosenobel. Seinen fünf Söhnen aus erster Ehe hatte er bereits 1000 Gulden ausgezahlt. Zugleich hatte jeder Sohn 20 Lot Silber erhalten. Diese Zuwendungen bekamen sie anstelle des mütterlichen Erbteils. Außerdem übereignete Hans Uthstym seinen Kindern aus zweiter Ehe im voraus ebenfalls 1000 Gulden. Des weiteren erhielten diese Söhne und Töchter jeweils 20 beziehungsweise 100 Lot Silber. Seiner Frau Anna Hoppe vermachte er sein Haus in der Heilgeiststraße, einschließlich jenes Eigentums, das sie in die Ehe brachte und das Hans Uthstym ihr während ihrer Ehe schenkte.²²³ Zum Unterhalt seiner Frau und der Kin-

²²⁰ Sta. A. Str., Test.-Nr. 754.

²²¹ Diese vorherigen Bestimmungen hatte er am 31. März 1582 ins Stadtbuch eintragen lassen. Sta. A. Str., Stadtbuch, 1578 März 7–1594 Mai 13, HS I/11, fol. 55; Vgl. ebenda, fol. 233b/234a.

²²² Die Stube dürfte der Aufenthaltsraum jener Armen gewesen sein, die im Johanniskloster untergebracht waren.

²²³ Über diese Schenkungen hatte Hans Uthstym in seinem gelben Schuldbuch, das er seit 1595 benutzte, ein genaues Verzeichnis angelegt. Das Haus in der Heilgeiststraße hatte Hans Uthstym am 26. März 1594 von Margarete, der Witwe des Andreas Vindelthier, gekauft. Sta. A. Str., Stadtbuch, HS I/11, fol. 234b.

der aus zweiter Ehe, die minderjährig und zumeist Mädchen waren, war ein Drittel jener Windmühle am Frankendamm vorgesehen, die der Erblasser 1594 von den Erben des Hans Vos gekauft hatte. Sein Sohn aus erster Ehe Michael Uthstym, er war ebenfalls Mitglied der Schifferkorporation und in den Jahren 1596 bis 1600 Schaffer, vererbte Hans Uthstym die Hälfte seines Anteils an der Mühle vor Prohn. Michael Uthstym sollte diese halbe Mühle vorzugsweise seinen männlichen Nachkommen vererben. Das übrige Eigentum wurde zu gleichen Teilen an seine Frau und die Kinder aus beiden Ehen vergeben. Jedoch mußte Anna Hoppe auf jene 100 Gulden, die sie als Brautschatz in die Ehe gebracht hatte, und die 200 Gulden, welche Hans Uthstym für sie nach Aussage des Stadtbuches bestimmt hatte²²⁴, verzichten. Die Testamentsvollstrecker waren die Ratsherren Dr. jur. Heinrich Buchow und Dr. jur. Sebald Kobrow. An sie übergab Hans Uthstym testamentarisch zwei Rosenobel.²²⁵ Dieser Schifferbruder, der zu den vermögenden Bürgern Stralsunds zählte, wird somit ein Vermögen von etwa 18000 bis 20000 Mark sundisch besessen haben. Die Beziehungen zwischen Mitgliedern der Schiffervereinigung und Angehörigen der Oberschicht werden bei dem Altermann Hans Uthstym besonders deutlich.

Über die Vermögensverhältnisse anderer Mitglieder der Stralsunder Schifferkorporation geben weitere Testamente Auskunft:

Name	Legate in Bargeld	Liegenschaften, Waren Wertgegenstände, Legate und anderes	geschätztes Vermögen	Test.-Nr.
Peter Benen	1/2 M. s.; 1 rhein. fl.	1 Haus (300–400 M. s.) 1 Rock; Hausgerät (Kannen, Grapen, <i>beddekleder</i> mit Zubehör) (auf dem Haus stehen Hypotheken von 300 M. s.)	500 bis 600 M. s.	888 (1505, Dez. 20)
Marten Boddeker	74 fl.; 30 M. s.	2 Seelenbäder; 3 Tonnen Salz; 2 Rösche	900 M. s. ^{225a}	1061 (1540, Juli 13)
Clawes Buker	11 1/2 fl.; 2 rhein. fl.; 100 M. s.	1 Rock; 1 Wallfahrt nach Santiago de Compostela; Brautschatz der Frau (Wert nicht angegeben)	1000 M. s.	914 (1510, Mai 26)
Heinrich Burmeister und seine Frau Gretke	98 M. s.	1 Pelz; 1 brauner Rock; 1 brauner Mantel	400 M. s.	998 (1526, Apr. 7)
Mathias Gulitze	3-rhein. fl.; 1/2 fl.; 1/2 M. s.	1 Wallfahrt nach Wilsnack; 1 Seelenbad; 2 Paar Schuhe; 1 Hoiken; 1 Rock oder 1 fl.	400 bis 500 M. s.	846 (1501, Juni 5)

²²⁴ Vgl. Sta. A. Str., Stadtbuch, HS I/11, fol. 55. Die gleiche Eintragung enthält die Bestimmung, daß den Kindern aus erster Ehe ein Haus im Flachshagen als mütterliches Erbteil zufallen sollte. Es ist sehr wahrscheinlich, daß Hans Uthstym dieses Haus verkaufte und mit dem erhaltenen Betrag die Söhne aus erster Ehe auszahlte.

²²⁵ Sta. A. Str., Test.-Nr. 1200; Zoellner, Vom Strelasund zum Oslofjord, S. 90.

^{225a} Vgl. Sta. A. Str., HS I/25, fol. 11a, 99a.

Name	Legate in Bargeld	Liegenschaften, Waren Wertgegenstände, Legate und anderes	geschätztes Vermögen	Test.-Nr.
Steffen Hesse	15 fl.; 3 rhein. fl.; 200 M. s.	2 Häuser; 2 Buden; $\frac{1}{3}$ Schiffspart	4000 bis 4500 M. s.	1017 (1530, Juni 23)
Heinrich Holste	15 fl.; 4 rhein. fl.; 1 M. s.	1 Haus; 1 silberner Gürtel; 3 Tonnen Bier; 2 Seelenbäder; 1 Grapen; den Armen in beiden „Gasthäusern“ je 1 Witten; $\frac{1}{2}$ Hundert Felle oder 6 M. s.	1500 bis 2000 M. s.	891 (1506, Juni 17)
Michael Kanckels Witwe Anna Schele	2 Taler; 50 fl.; 70 M. s.	1 Last Bier; 3 Tonnen Bier; 1 Mannharnisch mit 1 langen Speiß	1000 M. s.	1156 (1580, Okt. 28)
Jochym Klare	8 fl.; $1\frac{1}{2}$ M. s.	1 brauner Mantel; 1 Joppe aus schwarzem leydischem Tuch; 1 <i>schwarz und rot Geszete</i> (Gesäß = Teil einer Hose - T. B.)	500 bis 600 M. s.	1044 (1535, Juni 26)
Mechel Knut	154 rhein. fl.; 30 fl.; 20 dänische fl.; 4 ungar. fl.; 1 Nobel; 82 M. s.	1 Schale von 8 Lot; 1 silberner Stop von 8 Lot; 1 graues Laken; 2 silberne Löffel; 2 silberne Löffel von je 4 Lot; 1 goldener Ring; 2 Ringe von je 2 fl. Wert; 1 Hoiken aus schwarzem leydischem Laken; 1 Rock; 2 Decken; Kleider; 3 Last Bier; 1 Last Mehl; 1 Tonne Salz; Außenstände (Güter) in Helmstedt; 1 Wallfahrt nach Einsiedeln; je drei Wallfahrten nach Sternberg und Wilsnack; jedem Priester der Kirchspielkirche in Helmstedt $\frac{1}{2}$ fl.; 10 fl. auf eine Bude in Helmstedt	2000 bis 2500 M. s.	829 (1499, März 2)
Jakob Kopeke	4 rhein. fl.; 80 M. s.	1 <i>sammelottesche(s) wamboys</i> ; 2 Betten; 1 Rock; 1 Hose; 2 Hoiken; 1 silberner Löffel; Geschmeide; Schiffspart im Wert von 308 M. s.; Tuch, das sich in seinem Schiff befindet, wofür er aber noch 14 fl. zu bezahlen hat; Schulden: 31 fl.; 17 M. s.	1000 M. s.	853 (1502, Apr. 10)
Jürgen Lange	874 M.s.	1 <i>Ellick Rock</i> ; 2 Grapen; 1 Kanne; 2 silberne Löffel; 1 Licht; je eine Wallfahrt nach Sternberg und Wilsnack; den Kranken in den Hospitälern	2000 bis 2500 M. s.	900 (1508, Okt. 26)

Name	Legate in Bargeld	Liegenschaften, Waren Wertgegenstände, Legate und anderes	geschätztes Vermögen	Test.-Nr.
		„St. Jürgen“, „St. Spiritus“, im „St. Antoniushaus“, in dem Gasthaus und <i>vpp dem valde</i> je einen Witten; jedem Kaplan von St. Jakobi 24 B. s.; Gold- und Silberwerk; Geschmeide; Kleider; $\frac{1}{2}$ Bude in Falsterbo; Grundbesitz; Roggen (Menge nicht angegeben)		
Martin Lutke	5 $\frac{1}{2}$ fl.; 56 M. s.	4 Tonnen Bier; 1 Rock; Kleider; Brautschatz seiner Frau (Wert: 400 M. s.); 1 Haus	1500 bis 2000 M. s.	1018 (1531, Jan. 15)
Dynnies Masman	4 fl.; 62 M. s.	Anteil an einem Hof in Moordorf; 1 Haus; Geschmeide; Betten; Kisten; Hausgerät; 1 Braupfanne; 1 Kufe (zumeist Brautschatz seiner Frau)	1500 bis 2000 M. s.	952 (1518, März 27)
Berthold Maske	4 rhein. fl.; 43 fl.; 169 M. s.	1 Haus; 5 Tonnen Heringe; Tonnenfässer; 18 Ellen Tuch; Kleider; 1 Hoiken; 1 silberner Gürtel; <i>Vitalgen</i> ; 1 Rock; 1 Hose; Schulden: 120 M. s.	1500 bis 2000 M.s.	881 (1504, Apr. 2)
Hans Meyer	3 rhein. fl.; 30 M. s.	1 brauner Rock; je eine Wallfahrt nach Santiago de Compostela und Wilsnack; 2 Seelenbäder; 1 schwarzer Hoiken; Brautschatz der Frau (Wert nicht angegeben)	1000 M. s.	893 (1507, Jan. 5)
Clawes Pentzelin	1 rhein. fl.; 22 fl.; 104 M. s.	1 Schifferpfeife (aus Silber); 1 Rock; Brautschatz der Frau (Wert nicht angegeben)	1000 M. s.	922 (1512, Febr. 27)
Lutke Roeck	3 M. s.	1 Hoiken aus braunem leydischem Laken; 1 Hoiken; 1 Rock; Brautschatz der Frau (Wert nicht angegeben)	500 M. s.	819 (1498, Mai 29)
Heinrich Scriver	8 rhein. fl.; 2 fl.; 2 M. s.	3 Seelenbäder	400 bis 500 M.s.	904 (1509, Febr. 25)
Margarete Smyrke Witwe des Mathias Smyrke	$\frac{1}{2}$ fl.; 32 M. s.	6 Zinnfässer; 8 Weinkannen; 1 Kiste mit Flachs; 1 Bett mit Kopfkissen und Decke; 3 Betten; 1 Kopfkissen; 1 <i>schape</i>	500 bis 600 M.s.	955 (1518, Aug. 29)

Name	Legate in Bargeld	Liegenschaften, Waren Wertgegenstände, Legate und anderes	geschätztes Vermögen	Test.-Nr.
		in einem Bett; 1 Kiste; 1 rote Schaub; 2 braune Schauben; 1 blaue Schaub; 2 scharze Hoiken; 1 grauer Hoiken; 2 Grapen; 2 Kannen; 1 <i>blaseketel</i>		
Mathias Suhm	$\frac{1}{2}$ fl.; 46 $\frac{1}{2}$ M. s.	1 Stand Betten; 2 Kühe; Brautschatz der Frau (Wert nicht angegeben)	600 M. s.	915 (1510, Jun. 10)
Clawes Svem (Ratsdiener)	11 fl.; 88 M. s.	4 Zinnfässer; 1 Weinkanne; 2 Bankkissen; 1 Rosenkranz mit 5 silbernen Eicheln und 50 Korallen; 1 Agnus Dei mit Kette; 1 großes Lichtbecken (Wert: 2 M.s.); 1 graues sundisches Laken; Schuhe für 1 fl.; 1 neue kleine Fußkiste; 1 Schiffskiste; 1 Kiste mit 4 Kopfkissen und 2 Stuhl-kissen; Knöpfe; 1 silberner Gürtel; 1 Rock (grau und rot); 1 langer Rock aus braunem leydischem Tuch; 1 Hoiken aus grauem und rotem leydischem Tuch; 1 Hoiken aus braunem leydischem Tuch; 1 kurzer brauner Hoiken; kurze Kleider; 1 neues Bett (Wert: 4 fl.); 1 Harnisch (Panzer); 2 Harnischkragen; 1 Harnischhut; 1 Paar stählerne Handschuhe; 1 Schwert; 1 Muskete; <i>de schyne de vppe deme pantzer syt</i> ; 1 Wallfahrt zum Hl. Jacob nach Hardenberg; 1 Seelenbad	800 bis 900 M. s.	826 (1499, Jan. 3)
Clawes Svem	4 fl.; 2 M. s.	jedem Kaplan zu St. Jakobi 1 M. s.; 1 silberner Gürtel	400 bis 500 M. s.	869 (1503, Sept. 7)
Jakob Swarte	16 fl.; 15 M. s.	jedem der Geschwisterkinder und deren Kinder 10 fl.; dem Bruder und der Schwester 10 fl.; den Kindern eines Neffen zusätzlich 2 fl.; 1 Petschaftsring; Buden und Gärten mit Zubehör; 3 Tonnen	2500 bis 3000 M. s.	1143 (1576, Okt. 16)

Name	Legate in Bargeld	Liegenschaften, Waren Wertgegenstände, Legate und anderes	geschätztes Vermögen	Test.-Nr.
		Bier (bisherige Aufwendungen für Verwandte mit 2000 M. s. angegeben)		
Hans Tacke und seine Frau Ilsebe	3 Goldgulden; 230 fl.; 64 M. s.	jedem Prediger zu St. Nikolai 1 M. s.; Anteil an einem Junkerhof im Kirchspiel Hagen; 1 Haus; 1 Bude; Hausgerät; Geschmeide; 2 Betten; 2 Kopfkissen; 2 Paar Luken (?); Kleider; 2 Röcke; 1 braune Schaubе aus englischem Tuch; 1 Schwarze Schaubе; 1 rote Schaubе; 1 Pferd; 1 Schwert; 1 Sattel; 1 Harnisch und was noch zum <i>bergewede</i> ^{225b} gehört	3500 bis 4000 M. s.	1096 (1554, März 12)
Andreas Vreese (Stadtdiener)	10 rhein. fl.; 1/2 M. s.	Schiffsanteile; 1 brauner Rock; Schulden: 18 rhein. fl. für 4 Hundert Wagenschot; 13 rhein. fl.; 221 1/2 M.s.	900 bis 1000 M. s.	784 (1495, Jan. 10)
Katharina, Frau des Peter Wend	14 1/2 rhein. fl.	1 roter Rock mit silberner Schnalle; 1 grauer Rock; 1 Pelz; 1 brauner Hoiken; 1 schwarzer Hoiken; 1 Korallenschnur; 1 Kanne; jedem Kaplan von St. Nikolai 1 M. s.	300 bis 400 M. s.	775 (1492, Nov. 4)
Hermann Wernecke und seine Frau Moetke	5 rhein. fl.; 6 fl.; 24 ß.	1 Haus; 1 Paar Hoikenspangen; 1 Paternoster	1000 bis 1500 M. s.	725 (1482, Sept. 18)
Marcus Wilhelm	21 M. s.	3 Seelenbäder; Brautschatz der Frau (Wert nicht angegeben)	300 bis 500 M.s.	928 (1513, Febr. 17)
Hans Witte	3 rhein. fl.; 6 M. s.	1 Bude; Kleider; 5 Kannen; 5 Grapen	600 bis 800 M. s.	716 (1480, Sept. 5)

Leider vermitteln die Testamente nicht den genauen Vermögensumfang der Erblasser. Von den angeführten Personen verfügten etwa 35 Prozent nachweisbar über Grundbesitz oder Schiffsanteile. Jedoch ist diese Zahl zu gering. Vielmehr muß wohl davon ausgegangen werden, daß mindestens die Hälfte der Korporationsangehörigen auf

^{225b} Heerwede/Heergewedd, Vollständige Bewaffnung *im Felde und beym Rosßdienst*. Johann Carl Dähnert, Platt=Deutsches Wörter=Buch nach der alten und neuen Pommerschen und Rügischen Mundart, Stralsund 1781, S. 181.

Grund ihrer Vermögensverhältnisse Grundbesitz in der Stadt oder außerhalb besaß. Darüber hinaus wird die Mehrheit der Schiffer Miteigner ihrer Schiffe gewesen sein, wenn auch der Partenbesitz nicht immer sehr bedeutend war. Unter den Nachlässen, die am Schluß der Testamente nicht näher bezeichnet wurden, befanden sich wahrscheinlich ebenso Grund- wie auch Partenbesitz. Der Altermann Hans Uthstym besaß zum Beispiel neben seinem Haus in der Heilgeiststraße ein weiteres im Reperhagen, daß auch zum übrigen Nachlaß zählte, der unter die Erben aufgeteilt werden sollte.²²⁶

4. Der Wandel im Charakter der Stralsunder Schifferkompanie im 16. und zu Beginn des 17. Jahrhunderts

Im Verlauf des 16. Jahrhunderts vollzogen sich im Charakter der Schiffervereinerung Wandlungen, deren Ursache die Veränderungen im Nord- und Ostseeraum sowie die Entwicklungsprozesse in Stralsund waren. Die Einführung der Reformation in Stralsund im Jahre 1525 stellte in diesem Zusammenhang einen wichtigen Ausgangspunkt für die weitere Entwicklung der Schifferkorporation dar.

Auch in Stralsund, wie in zahlreichen anderen Städten des „Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation“, verband sich die Durchsetzung der Reformation mit dem Kampf der Bürgeropposition und der plebejischen Schichten für eine Demokratisierung der Stadtverfassung. Die reformatorischen Ereignisse stimulierten die Auseinandersetzungen in den Städten, zumal die mittleren und unteren Schichten in der neuen Lehre einen Rückhalt für ihre sozialen, ökonomischen und politischen Forderungen sahen. Zugleich wurden die Ziele der innerstädtischen Opposition durch reformatorische Forderungen ergänzt. Da zwischen der patrizischen Oberschicht und der Geistlichkeit oftmals enge Beziehungen bestanden und das Autoritätsprinzip der alten Kirche zugleich der Herrschaft des Patriziats sichern half, mußte sich die Oppositionsbewegung sowohl gegen die bestehende politische als auch gegen die kirchliche Ordnung richten.²²⁷

Über die Haltung der Schiffer beziehungsweise ihrer Korporation während der Auseinandersetzungen in Stralsund geben die Quellen fast keine Auskunft. Es ist aber sehr wahrscheinlich, daß sich die Schiffer, wie in Rostock und Wismar, der Bürgeropposition anschlossen. Der Rostocker Schiffer Simon Kaffmester war zum Beispiel Mitglied des 64er-Ausschusses. In Wismar traten sowohl Bootsleute als auch Schiffer für die Verbreitung der reformatorischen Lehren ein.²²⁸

²²⁶ Vgl. Sta. A. Str., Test.-Nr. 1200. In diesem Haus im Reperhagen fanden mehrfach die Versammlungen der Schifferbrüder statt. Vgl. Brüderbuch, Rep.-Nr. 17; Inventarbuch, Rep.-Nr. 16. Bereits im Jahre 1594 verkaufte Hans Uthstim seinem Sohn Michael Uthstim ein Haus, das sich neben seinem Haus im Reperhagen befand. Sta. A. Str., Stadtbuch, HS I/11, fol. 233b-234a.

²²⁷ Deutsche Geschichte in zwölf Bänden, Bd. 3, Berlin 1983, S. 200; Schildhauer, Soziale, politische und religiöse Auseinandersetzungen in den Hansestädten Stralsund, Rostock und Wismar, S. 98; Schildhauer; Fritze; Stark, Die Hanse, S. 195.

²²⁸ Schildhauer, Soziale, politische und religiöse Auseinandersetzungen in den Hansestädten Stralsund, Rostock und Wismar, S. 100, 147, 250.

Die „St. Marienbruderschaft“ unterhielt seit längerer Zeit Beziehungen zu den Franziskanern in Stralsund, deren Kloster „St. Johannis“ zum Versammlungsort der Bürgeropposition wurde. In den Städten Rostock und Wismar nahmen die Grauen Mönche außerdem frühzeitig die neuen Lehren auf. In Wismar waren die Franziskaner Never und Timme als Reformatoren tätig. Darüber hinaus gewährten die Franziskanermönche dieser Stadt dem Prediger Johannes Windt, der von katholischen Geistlichen verfolgt wurde, Schutz und Unterkunft in ihrem Kloster.²²⁹ Die Verbindung der Schifferbrüder zum Grauen Kloster in Stralsund trug möglicherweise auch dazu bei, daß die Angehörigen der Korporation mit den Forderungen der Bürgeropposition und reformatorischen Ideen in Berührung kamen. Des weiteren gehörte eine Reihe von Stralsunder Schiffern auf Grund ihrer beruflichen und sozialen Stellung zur mittleren und vermögenden Kaufmannschaft, die an der Spitze der Bürgeropposition stand. Darum ist ebenfalls anzunehmen, daß die Schiffer, wie die nichtpatrizischen Kaufleute, eine Beteiligung am Stadtreformament forderten und die Einführung der Reformation in der Stadt unterstützten.

Bereits im Jahre 1525 stellten die Korporationsmitglieder die Bezahlung der Priester, welche am Altar der Bruderschaft Gottesdienst verrichteten, ein.²³⁰ Die Schiffer schützten aber im selben Jahr ihren Altar und das Altargerät vor der Zerstörung durch die plebejischen Schichten, deren Unwille sich während des Kirchen- und Klostersturms gegen die Geistlichkeit, besonders gegen die oberen Stadtgeistlichen, sowie gegen die Ratsherren und die anderen vermögenden Bürger richtete. Die Ursache für den Schutz von Altar und Altargerät durch die Korporation dürfte jedoch nicht das Festhalten am alten Glauben und den kirchlichen Bräuchen gewesen sein. Wahrscheinlicher ist, daß die Bruderschaft ihr Eigentum vor dem Zugriff Fremder bewahren wollte.²³¹ Im Gegensatz dazu beteiligten sich die Bootsleute, die der plebejischen Opposition angehörten, aktiv am Kirchen- und Klostersturm und an Unternehmungen von Stralsunder Einwohnern gegen den Oberkirchherrn Steinwer. Es ist aber nicht ausgeschlossen, daß ebenfalls Schiffer an derartigen Unternehmungen gegen den Oberkirchherrn teilnahmen.²³²

Die Säkularisierung der Schifferbruderschaft infolge der Reformation stellte die Korporationsmitglieder und die städtische Obrigkeit vor die Aufgabe, die Vereinigung zu erhalten und den neuen Bedingungen anzupassen. Die religiöse Zielstellung trat in den Hintergrund, wogegen die Armenfürsorge und die Pflege der Geselligkeit weiterhin wichtige Aufgaben der Korporation blieben. Der Schwerpunkt der Tätigkeit verlagerte sich jedoch bis zum Beginn des 17. Jahrhunderts auf Bereiche, die unmittelbar mit der Schifffahrt im Zusammenhang standen. Schon vor der Reformation waren dafür in der Bruderschaft Ansätze vorhanden. Die Vereinigung erwarb beispielsweise Teerkessel, die von den Mitgliedern der Korporation beim Bau und der Instandhaltung ihrer Schiffe genutzt wurden. Weiterhin erfüllte die Bruderschaft frühzeitig die Funktion einer

²²⁹ Ebenda; Vgl. Inventarbuch, Rep.-Nr. 16.

²³⁰ Vgl. Inventarbuch, Rep.-Nr. 16.

²³¹ Vgl. Schildhauer, Soziale, politische und religiöse Auseinandersetzungen in den Hansestädten Stralsund, Rostock und Wismar, S. 180.

²³² Vgl. ebenda.

Wechselbank und Krediteinrichtung für den Eigenhandel der Korporationsmitglieder. Außerdem wurden von der Obrigkeit Stralsunds Schifferbrüder als Hauptleute eingesetzt. Die berufsspezifische Wirksamkeit der Schifferbruderschaft kam ebenfalls durch Spenden einiger Schifferbrüder zum Ausdruck. Sie überließen nach ihrem Tode der Korporation das äußere Attribut ihres Berufsstandes – die Schifferpfeife, die aus Silber gefertigt worden war. Obgleich die Schifferkorporation ihre Mitglieder wirtschaftlich unterstützte, bot sie den Schifferbrüdern in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts noch keinen Rückhalt bei Streitigkeiten mit Kaufleuten oder Angehörigen des Patriziats. Die fehlende Unterstützung wird besonders deutlich im Falle des Henning Tobringer. Dieser Schiffer rüstete während der Grafenfehde im Jahre 1535 gemeinsam mit Sabel Lorbeer, dem Sohn des Bürgermeisters Christoph Lorbeer, und dessen Freund Blasius Swarte eine Jacht aus.²³³ Henning Tobringer hatte bereits vorher vom Rat den Auftrag erhalten, jene Schiffe aufzubringen, deren Waren zur Unterstützung der Feinde Lübecks und seiner Verbündeten dienten. Dafür erhielt Henning Tobringer Kaperbriefe von der städtischen Obrigkeit und dem Grafen von Oldenburg. Auf einer Kaperfahrt bemächtigte sich Henning Tobringer eines Schiffes, mit dem der Kaufmann Hans Eisenberger aus Frankfurt/Oder Waren an die gegnerische Seite liefern wollte. Der Kaufmann wurde mit seinem Schiff nach Stralsund gebracht. Hier überließ Henning Tobringer dem Kaufmann 419 Gulden. Das übrige Eigentum Hans Eisenbergers teilten die drei Reeder unter sich auf. Hans Eisenberger bestätigte in einem Vertrag die Rechtmäßigkeit dieses Verfahrens. Kurze Zeit später beklagte er sich aber beim Herzog von Pommern über die Handlungsweise Henning Tobringers und seiner Mitreeder. Gleichzeitig übergang er alle Vermittlungsversuche des Stralsunder Rates und plünderte die Transporte von Krämern aus Greifswald und Stralsund. Die Krämer wandten sich zur Begleichung des Schadens an Henning Tobringer. Der Rat unterstützte die Ansprüche der Krämer und verbot dem Schiffer alle Fahrten, solange er den Schaden nicht ersetzt hätte. Außerdem sollten sich Henning Tobringer und Hans Eisenberger beziehungsweise dessen Kinder vergleichen. Der Schaden, den Henning Tobringer auf Grund der ungerechten Behandlung und durch fehlende Einnahmen erlitt, betrug nach seinen Angaben 1100 Gulden.²³⁴ Der Schiffer war unter anderem gezwungen, sein Schiff zu verkaufen, um seinen Lebensunterhalt zu bestreiten. Seine Mitreeder blieben dank ihrer Zugehörigkeit zur Oberschicht von allen Forderungen ausgenommen.²³⁵ Während der Streitigkeiten erhielt Henning Tobringer keine Unterstützung durch die Schifferkorporation.

²³³ Das Interesse der beiden Angehörigen des Patriziats an einer Kaperfahrt ergab sich aus dem Umstand, daß jedem von ihnen Waren im Werte von 100 Gulden *van den vyenden thor Seewart genamen* wurde. Sta. A. Str., Gerichtliche Auseinandersetzung der Stadt Stralsund mit Hans Eisenberger und Henning Tobringer, 1543–1544, Rep. 3, Nr. 1267.

²³⁴ Ebenda.

²³⁵ Ebenda. Vgl. auch Sta. A. Str., Schreiben des Rates in Angelegenheiten der Hans Eisenberger (oder Hutow) und Henning Tobringer, 1541–1545, Rep. 3, Nr. 1262; Sta. A. Str., Bestätigung des Hans Eisenberg über die Vereinbarung mit dem in Kaperdiensten stehenden Henning Tobringer über die Rückgabe von 419 Gulden, 1535, Rep. 3, Nr. 1257; Die von der Stadt Stralsund und vom Grafen Christoph von Oldenburg ausgestellten Kaperbriefe für Henning Tobringer und Bartholomeus Michell (Abschriften), 1534–1535, Rep. 3, Nr. 1488.

Die neuen Aufgaben der Schifferkompanie resultierten aus den politischen und ökonomischen Wandlungen im Nord- und Ostseeraum während des 16. Jahrhunderts. Die Situation in diesen Gebieten wurde vor allem durch den weiteren wirtschaftlichen und politischen Aufstieg der zentralisierten Staaten Nord- und Nordwesteuropas, die wachsende Konkurrenz der Niederländer gegenüber der Hanse sowie den Kampf um die Vorherrschaft in der Ostseeregion gekennzeichnet.²³⁶

Im Verlauf des 16. Jahrhunderts unternahm besonders Lübeck den vergeblichen Versuch, die Stellung der Hanse zu stabilisieren. Diesem Ziel dienten unter anderem die hansischen Konföderationspläne, welche zur inneren Festigung des Städtebundes beitragen sollten. Bereits im Jahre 1544 schlossen sich die Städte Lübeck, Lüneburg, Hamburg, Rostock, Stralsund und Wismar zu einer Konföderation zusammen. Zu den Aufgaben der Vereinigung gehörte nicht zuletzt, die Sicherheit der Wasser- und Landwege zu gewährleisten. In den Jahren 1557 und 1579 wurden auf den Hansetagen „Konföderationsnoteln“ angenommen, in denen die Hauptziele des Städtebundes zum Ausdruck kamen. Dazu zählte ebenfalls der Schutz der Wasserwege und Landstraßen.²³⁷

Die Bestrebungen der einzelnen Hansestädte, sich den veränderten Bedingungen anzupassen, wurden auch im Bereich der Schifffahrt deutlich, wobei eine Anlehnung an die hansischen Konföderationspläne erkennbar ist. In Stralsund ordnete der Rat unter Einbeziehung der Schifferkorporation einige Verhältnisse in bezug auf den städtischen Seeverkehr. In diesem Zusammenhang erfüllte die Schifferkompanie wichtige Aufgaben als Schiedsgericht und Gremium von Sachverständigen.

Im Jahre 1578 erwähnen die Quellen die Alterleute der Schiffer erstmalig als Gutachter eines Schiffes. Die Vorstandsmitglieder erhielten von den Kammerherren den Auftrag, den Wert einer Schute zu schätzen. Die angegebene Summe belief sich auf 90 Taler. Zwei Jahre später traten die Stralsunder Schifferbrüder als Unterhändler in Rechtsstreitigkeiten zwischen einem Kaufmann und einem Schiffer auf. Dabei wurden *de van den schippers vnd andern vnderhendelen mehr vnlangst beschenbe vorschlege vnd vnderhandlung von den hern Kamerhern ratificiret*.²³⁸

Seit 1585 wurde die Korporation auch zur Entscheidung von seerechtlichen Fragen herangezogen. Der Rat und seine Vertreter in Rechtsangelegenheiten, die Kammerherren, übertrugen den Alterleuten der Schifferkorporation die Aufgabe, Streitfälle zwischen den Schiffen einerseits sowie den Kaufleuten, den Mitreedern²³⁹ oder dem

²³⁶ Schildhauer; Fritze; Stark, Die Hanse, S. 207–213. Zoellner, Vom Strelasund zum Oslofjord, S. 19–26.

²³⁷ Zoellner, Vom Strelasund zum Oslofjord, S. 29–33.

²³⁸ St. A. Str., Protokolle des Kammergerichts, 1567–1581, Rep. 3, Nr. 1545, fol. 166b, 308f. 1585–1590, Rep. 3, Nr. 1548, fol. 5–7, 10–13, 18, 265–266, 295; 1595–1598, Rep. 3, Nr. 1550, fol. 140, 217–218. Klage des Kaufmanns Andreas Wendtlandt gegen den Schiffer Marx Hamel

²³⁹ wegen einer Fahrt ohne Steuermann und Lotsen nach Norwegen, Einbehaltung von Lotsengeldern sowie des Verlustes von Schiff und 14 Last Hering, 1585, Rep. 3, Nr. 3065; Andreas Karvitze gegen Diderich Lasse wegen Verweigerung von Gewinnanteilen aus seinen Schiffsparten am Schiff „Der Greif“ von Stralsund, 1589, Rep. 3, Nr. 3066. Vgl. auch Zoellner, Vom Strelasund zum Oslofjord, S. 90.

Schiffsvolk²⁴⁰ andererseits beizulegen. Die Schifferalterleute besaßen jedoch keine weitgehenden rechtlichen Befugnisse für den Seeverkehr. Sie erhielten im Bedarfsfall von den Kammerherren den Auftrag, Streitigkeiten zu schlichten. Sofern die Alterleute keine Einigung zwischen den Parteien erreichen konnten, entschieden die Kammerherren.²⁴¹ Die Alterleute mußten über solche Streitpunkte urteilen wie die Höhe der Heuer für das Schiffsvolk²⁴², den Partenbesitz und die dafür notwendige Rechenschaftslegung der Schiffer gegenüber den Mitreedern²⁴³ sowie die vollständige Besatzung eines Schiffes.²⁴⁴ Die Schifferalterleute hatten, wie bereits erwähnt, auch den Zustand eines Schiffes zu beurteilen, wenn sie vom Rat dazu aufgefordert wurden.²⁴⁵

Zu Beginn des 17. Jahrhunderts erweiterte der Rat den Aufgabenbereich der Schifferkorporation. Mit der Schiffswacht übernahm die Vereinigung zugleich einen großen Teil der Verantwortung für den Schutz der Schiffe und Hafenanlagen während der Wintermonate. Die Grundlage für die Schiffswacht bildete die Schiffswachtordnung. Die Ordnung wurde von den Reedern und der Schifferkompanie entworfen und durch den Rat bestätigt. Das Entstehungsdatum dieser Ordnung ist nicht bekannt, aber ein Register aus dem Jahre 1615 enthält bereits Wachtgeldrechnungen, und drei Jahre zuvor wurden erstmalig Abrechnungen über Schiffswachtgelder erwähnt.²⁴⁶

Gemäß der Schiffswachtordnung hatten im Winter täglich vier Personen die Schiffswacht während der Nachtstunden zu übernehmen. An der Wache sollten zwei Stralsunder Schiffer als Wachtherren und zwei Angehörige des Schiffsvolkes teilnehmen. Bei Krankheit mußten die Schiffer für eine Vertretung sorgen, entweder durch ein Mitglied ihrer Korporation oder durch einen Sohn, *der dazu Mansgnug wäre*.²⁴⁷

Die Schiffer als Wachtherren und ihre Gehilfen durften nach 10.00 Uhr abends nicht mehr Wirtshäuser aufsuchen. Außerdem sollten die Schiffer und Bootsleute die Wache nüchtern beginnen und versehen.²⁴⁸ Für die Entlohnung der an der Wacht beteiligten Schiffer und Bootsleute waren die Alterleute verantwortlich. Sie mußten jährlich zwei Mitglieder der Korporation benennen, die von den Schiffern das Wachtgeld empfingen. Diese Gebühr wurde von allen Schiffen erhoben, welche sich zur Zeit der Winterlage im Stralsunder Hafen befanden. Die Höhe des Betrages richtete sich nach der Tragfähigkeit jedes Schiffes.²⁴⁹ Über Einnahmen und Ausgaben der Wachtgelder mußten die

²⁴⁰ Sta. A. Str., Rep. 3, Nr. 1548, fol. 18.

²⁴¹ Sta. A. Str., Rep. 3, Nr. 1548, fol. 10–12, Nr. 1550, fol. 217–218.

²⁴² Sta. A. Str., Rep. 3, Nr. 1548, fol. 18.

²⁴³ Sta. A. Str., Rep. 3, Nr. 1550, fol. 140, Nr. 1548, fol. 5–7.

²⁴⁴ Sta. A. Str., Rep. 3, Nr. 1548, fol. 10–12.

²⁴⁵ Sta. A. Str., Rep. 3, Nr. 1548, fol. 265–266; Protokolle des Kammergerichts, 1590–1596, Rep. 3, Nr. 1549, fol. 212; Protokolle des Kammergerichts, 1631–1632, Nr. 1571, fol. 85b.

²⁴⁶ Stralsunder Schifferkompanie, Rechnungsbelege zu Ausgaben der Schifferkompanie und Schifferarmenstiftung, Rep.-Nr. 141; Schiffswachtgeldrechnungen, 1615–1692, Rep.-Nr. 269.

²⁴⁷ Stralsunder Schifferkompanie, Schiffswachtordnung (mit Auszügen), verm. 17. Jh.; 1742; 1747, Rep.-Nr. 271, Artikel 1, 2.

²⁴⁸ Ebenda, Artikel 3.

²⁴⁹ Ebenda, Artikel 5. An den Aufwendungen für die Schiffswacht hatten sich nicht nur die Schiffer, sondern auch die Reeder der Schiffe zu beteiligen. Vgl. Artikel 1.

Alterleute Buch führen lassen.²⁵⁰ Das Wachtgeld verwendete die Korporation für die Bezahlung jener Seeleute, die an der Schiffswache beteiligt waren.²⁵¹

Die Schiffswachtordnung enthält weiterhin Strafbestimmungen für jeden Schiffer oder Angehörigen des Schiffsvolkes, der sich, abgesehen von Krankheit und anderen ehrenhaften Gründen, vertreten ließ oder sich seiner Verpflichtung zur Wache entzog, der während der Schiffswache *trank oder sonst etwas thut so ihm nicht gebuhret*.²⁵² So sollten die Wachtherren und ihre Helfer, wenn sie sich einer mangelhaften Wacht schuldig gemacht hatten, *nicht an ihren gütern, sondern am leibe gestraffet werden*.²⁵³ Die Ahndung der Vergehen wurde durch die Alterleute der Schifferkompanie vorgenommen oder veranlaßt. Die Kammerherren übernahmen die Durchsetzung des Urteils, sofern sich ein Schiffer beziehungsweise Angehöriger des Schiffsvolkes der Bestrafung durch die Alterleute widersetzte.²⁵⁴

In der gewachsenen Verantwortung der Schifferkompanie für die Schifffahrt Stralsunds kamen die veränderten Beziehungen zwischen der Obrigkeit und der Korporation zum Ausdruck. Der steigende Schiffsverkehr im Nord- und Ostseeraum stellte erhöhte Anforderungen an die Kontrolle der Schifffahrt, die Sicherheit im Hafen und die Rechtsprechung. Zur Bewältigung der wachsenden Verpflichtungen wurde ein Gremium notwendig, dessen Mitglieder mit den Besonderheiten der Schifffahrt vertraut waren. Darum übertrug die städtische Obrigkeit der Schifferkompanie einen Teil der zu bewältigenden Aufgaben. Die Schifferkorporation unterstützte im Interesse ihrer Mitglieder diese Entwicklung. Die zunehmende Bedeutung für den Schiffsverkehr Stralsunds war zugleich mit einer größer werdenden Abhängigkeit der Kompanie vom Rat verbunden. Die Korporation benötigte die Hilfe der Obrigkeit, um die neuen Aufgaben zu erfüllen. Außerdem konnte der Rat seinen Einfluß auf die Schiffervereinigung mit Hilfe von Verordnungen ausdehnen.

Die veränderte Stellung der Stralsunder Schifferkompanie und der Schifferkorporationen in anderen Seestädten Norddeutschlands widerspiegeln auch die beiden Fassungen des Hansischen Seerechts von 1591 und 1614. Die Seerechtskodifikation von 1591/1614 war Bestandteil jener Maßnahmen, mit denen während des 16. und 17. Jahrhunderts der Zerfall der Hanse aufgehalten werden sollte.²⁵⁵ Die in beiden Fassungen enthaltenen Bestimmungen über die Schiffergesellschaften kennzeichnen demnach die Bedeutung der Korporationen im Rahmen der hansischen Konföderationspläne. In der endgültigen Fassung von 1614 wurde die bereits längere Zeit geübte Praxis hervorgehoben, wonach die Alterleute Streitfälle, die sich auf die Schifffahrt und den Seehandel bezogen, schlichten mußten. Die Korporationen beziehungsweise ihre Alterleute entschieden über die berufliche Eignung jener Angehörigen des Schiffsvolkes, die nicht in

²⁵⁰ Ebenda, Artikel 5.

²⁵¹ Ebenda.

²⁵² Ebenda, Artikel 6.

²⁵³ Ebenda, Artikel 4.

²⁵⁴ Ebenda, Artikel 6.

²⁵⁵ Klaus Wolter, Die Schiffsrechte der Hansestädte Lübeck und Hamburg und die Entwicklung des Hansischen Seerechts – unter besonderer Berücksichtigung der rechtlichen Bestimmungen über Reisenotlagen und Schiffskollisionen, Phil. Diss., Hamburg 1975, S. 73.

der betreffenden Stadt wohnten und auch nicht über einen *Paßport* verfügten. Diese Pässe mußten von den Schiffern ausgestellt werden und waren der Nachweis über die von den Seeleuten an Bord geleistete Arbeit. Die Alterleute der Schiffergesellschaften waren nicht nur verpflichtet, den Seeleuten Pässe auszustellen. Die Schiffer hatten das Recht, einem Besatzungsmitglied den Paßport zu verweigern, wenn sich der betreffende Seemann *vnbillich binnen Schepes bord edder sonst wo geholden hedde, dat he keines pasborths recht wäre*. Die Besatzungsmitglieder konnten sich aber bei der Schiffergesellschaft beschweren, wenn ihnen der Schiffer die Pässe nicht aushändigte und es zu keiner Einigung zwischen beiden Parteien kam. Die Alterleute der Schifferkorporationen mußten die Streitigkeiten schlichten und über die Ausfertigung des Passes befinden. Sofern das Urteil der Alterleute von dem Schiffer oder dem Seemann nicht anerkannt wurde, entschied die Obrigkeit.²⁵⁶ Die Schiffergesellschaften übernahmen somit die Aufsicht beziehungsweise Kontrolle über die Angehörigen des Schiffsvolkes. Diese Funktion verdeutlicht nicht allein die völlige Unterordnung der Schiffsbesatzung unter die Befehlsgewalt des Schiffers. Zugleich wurde auf Grund der wachsenden Anforderungen im Seeverkehr der Nachweis beruflicher Fähigkeiten immer mehr erforderlich.²⁵⁷ Außerdem weist diese Aufgabe einen Bezug zu jenen Bestimmungen der „Konföderationsnoteln“ auf, die eine schärfere Kontrolle der plebejischen Schichten in den Städten zum Inhalt hatten. So konnte man die Schiffergesellschaften zur Verhinderung von Unruhen unter den Seeleuten einsetzen.²⁵⁸ Obgleich alle Bemühungen zur Stabilisierung der Hanse scheiterten, erfüllten die Schifferkorporationen die genannten Aufgaben weiterhin in bezug auf den städtischen Seeverkehr.

Neben dem modifizierten Verhältnis zwischen der Obrigkeit und der Schiffervereinigung beeinflusste die soziale Stellung der Schiffer die Haltung der Korporation während der innerstädtischen Auseinandersetzungen, von denen Stralsund zu Beginn des 17. Jahrhunderts erfaßt wurde.²⁵⁹ So verfügten außer Hans Uthstim auch andere Schiffer über nicht geringe Vermögenswerte. Der Schiffer Joachim Schwichtenberg und seine Frau Margarete Krenzin besaßen ein Vermögen, das schätzungsweise 3000 bis 4000 Gulden umfaßte.²⁶⁰

Für gesellige Zwecke erwarb die Schifferkorporation 1616 von den Kramern ein Haus in der Semlowerstraße. Um die von den Kramern geforderten 1100 Gulden bezahlen zu können, ließ die Gesellschaft von ihren Mitgliedern Geld.²⁶¹

²⁵⁶ Woywodt, Seeleute, S. 121; Wolter, Schiffrechte, S. 84; Dähnert, Sammlung gemeiner und besonderer Pommerscher und Rügischer Landes-Urkunden, Bd. III, S. 452f.; Sta. A. Str., Hanseatisches Seerecht oder Ordnung der Ehrbaren Hansestädte betreffend die Schifffahrt, 1591, HS 31/25, Art. XVIII und XIX.

²⁵⁷ Woywodt, Seeleute, S. 82f.

²⁵⁸ Zoellner, Vom Strelasund zum Oslofjord, S. 32f.

²⁵⁹ Vgl. Langer, Stralsund 1600–1630; Geschichte der Stadt Stralsund, S. 137–155.

²⁶⁰ Sta. A. Str., Test.-Nr. S 294 (1621). Margarete Krenzin hatte allein ihrer Enkelin Anna Wichmann 700 Gulden und 50 Lot Silber testamentarisch übereignet. Haupterin wurde jedoch Margaretes Tochter Anne Schwichtenberg. Sie erhielt unter anderem den vorhandenen Grundbesitz der Mutter. Des weiteren hatte Margarete Krenzin das Erbe ihres zweiten Mannes, Joachim Schwichtenberg, geordnet. Über seinen konkreten Besitzstand ist jedoch nichts bekannt.

²⁶¹ Stralsunder Schifferkompanie, Spenden von Mitgliedern der Schifferkompanie für Bau- und Reparaturarbeiten an den Kompaniegebäuden, 1615, 1732–1748, 1859, Rep.-Nr 41. Sta. A. Str., Stadtbuch, 1609 Jan. 24–1624 Oktbr. 2, HS I/13, fol. 157b–158a. Register der Schifferkompanie, Rep.-Nr. 14.

1. Michell Stenwech	200 Mark sundisch
2. Hinrich Herman	400 Mark sundisch
3. die alte Ouwstersehe	300 Mark sundisch
4. Jacob Schick	150 Mark sundisch
5. Peter Fallepage	200 Mark sundisch
6. Albrecht Dircksen	100 Gulden
7. Hans Gulisse	200 Gulden
8. Jens Semperke	50 Stücke von Achten
9. Peter Arens und Claus Jansen (für Cornelius Thorffs Kinder)	200 Gulden
10. Jürgen Bandelin (für Adrian Dankwerts Kinder)	200 Gulden

Die Höhe der gezahlten Beträge verdeutlicht, daß die Schiffer auch in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts in gesicherten materiellen Verhältnissen lebten. Ihr Wohlstand machte es möglich, die Gesellschaft durch größere Darlehen zu unterstützen. Außerdem versprachen die Darlehen für die Schifferbrüder einen bescheidenen, aber sicheren Gewinn. In den folgenden Jahren liehen die Alterleute und Schaffer weitere Gelder von Korporationsmitgliedern, um fällige Rückzahlungen bestreiten zu können.²⁶²

Auf Grund dieser Vermögenslage bestanden engere Beziehungen zwischen den Schiffen beziehungsweise den Angehörigen der Korporation und der städtischen Oberschicht. Der Ratsherr Dr. Sebald Kobrow übernahm durch seine verwandtschaftlichen Beziehungen zu Hans Uthstim die Vormundschaft über die minderjährigen Kinder des Altermanns.²⁶³ Außerdem werden in einigen Fällen Bürgermeister und Ratsherren als Testamentsvollstrecker erwähnt.²⁶⁴ Da mit Sicherheit nicht alle Schifferbrüder über ein größeres Vermögen verfügten²⁶⁵, blieb die soziale Differenzierung unter den Angehörigen der Korporation nicht ohne Wirkung auf die Haltung zur Oberschicht und zur Bürgeropposition.^{265a} Am Beginn der innerstädtischen Auseinandersetzungen überwoogen aber noch die gemeinsamen Zielstellungen. Im Jahre 1612 beschwerten sich die Schifferbrüder beim Rat über eine mangelnde Befrachtung ihrer Schiffe. Daraufhin erteilte der Rat den Korporationsmitgliedern das Privileg, wonach zuerst alle Stralsunder Schiffe, die im Hafen lagen, und anschließend die fremden Schiffe befrachtet werden sollten.²⁶⁶ Die Schifferbrüder nutzten die Oppositionsbewegung gegen den Rat sowie die Kraft und Bedeutung ihrer Gemeinschaft, um wichtige berufliche Interessen

²⁶² Register der Schifferkompanie, Rep.-Nr. 14.

²⁶³ Sta. A. Str., Test.-Nr. 1200.

²⁶⁴ Sta. A. Str., Test.-Nr. 716, 829, 853, 900, 1061, 1096, 1167, S. 294.

²⁶⁵ So besaß der Schifferbruder Claus Arends nur eine Bude. Sta. A. Str., Test.-Nr. 45 (1639).

^{265a} In der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts gehörten die Alterleute der Schiffervereingung zum Kollegium der Stralsunder Hundertmänner. Es läßt sich jedoch nicht ermitteln, ob und wie sie die Wirksamkeit des Kollegiums beeinflussten. Vgl. Andreas Theodor Kruse, Ergänzungen und Nachträge zu dem „Verzeichniß von Büchern, Urkunden usw., Erste Abtheilung“, in: Sundische Studien, Teil I, Stralsund 1851, S. 14 und 16.; Vgl. Geschichte der Stadt Stralsund, S. 125f.

²⁶⁶ Stralsunder Schifferkompanie, Handel und Schifffahrt, 1637–1870, Rep.-Nr. 277.

zu schützen. Zugleich aber bot sich für den Rat und seine Anhänger eine Gelegenheit, einen Teil der oppositionellen Bewegung aufzufangen, indem die Oberschicht Forderungen, die ihre Alleinherrschaft nicht in Frage stellten, erfüllte. Auch aus diesem Grunde ist es unwahrscheinlich, daß die Schifferkompanie im Verlauf der Auseinandersetzungen ständig in einem deutlichen Gegensatz zum Rat stand. Mehrere Schifferbrüder zählten vermutlich zum gemäßigten Teil der Bürgeropposition. Andererseits gehörten Schiffer, neben Kaufleuten, Gewandschneidern, Brauern und Kramern, zu den „Zunft“ oder „Compagnieverwandten“, die am 1. Februar 1615, unter dem Eindruck der radikaler werdenden Bürgeropposition, vor dem Herzog gegen eine Beeinflussung der städtischen Politik durch die Handwerkerzünfte auftraten und sich damit direkt oder indirekt auf die Seite der konservativen Kräfte stellten. Außerdem erschwerten sowohl der Rat als auch die „Compagnieverwandten“ den Abschluß des Bürgervertrages.²⁶⁷ Über die Zahl jener Schiffer, die am 1. Februar 1615 im Hause der Brauerkompanie an der Zusammenkunft der „Compagnieverwandten“ teilnahmen, geben die Quellen keine Auskünfte. Jedoch beschlossen am Tage zuvor 79 Schifferbrüder den Kauf eines Gesellschaftshauses. Es ist darum sehr wahrscheinlich, daß diese Korporationsangehörigen, oder ein Teil von ihnen, auf die Seite der konservativen Kräfte übergingen.²⁶⁸ Diese Annahme wird durch die Tatsache bekräftigt, daß die Schifferbrüder ihr Haus von den Kramern, aus deren Reihen ebenfalls „Zunftverwandte“ kamen, kauften.

Ein weiterer Anhaltspunkt für die Stellung der Schifferbrüder zum Rat ist die Tatsache, daß im Jahre 1616, nach Abschluß des Bürgervertrages, die Bürgermeister Thomas Brandenburg und Lambert Steinwich sowie neun Ratsverwandte der Schiffergesellschaft *ein gantz Luchtfenster* schenkten für das kurz vorher von der Kompanie erworbene Haus.²⁶⁹ Ein solches Geschenk konnte für den Rat nur bei jenen Vertretern der Bürgerschaft von Wert sein, die zumindest eine gemäßigte oder neutrale Haltung einnahmen.

Auf Grund der sozialen Differenzierung und der damit verbundenen unterschiedlichen Haltung der Schifferbrüder zu den konservativen Kräften, den Gegnern des Bürgervertrages, und zur Bürgeropposition wird es auch in der Korporation zu Streitigkeiten gekommen sein. Darauf weisen die abschließenden Worte der Eintragung über das Geschenk des Rates an die Schifferkompanie: *Dem gemeinen wesen ist wiet zu trüglicher das einer vor lohren ginge, als das ein gantze gesellschaft oder Compageney umb eines menschen will umbekehret wurde oder vor lohren ginge.*²⁷⁰ Damit weist die Schiffervereinigung Parallelen zur Brauerkompanie auf, deren Mitglieder ebenfalls eine unterschiedliche Einstellung im Verlauf der Auseinandersetzungen erkennen ließen.²⁷¹

²⁶⁷ Langer, Stralsund 1600–1630, S. 200f., 202, 207.

²⁶⁸ Spenden von Mitgliedern der Schifferkompanie für Bau- und Reparaturarbeiten an den Kompaniegebäuden, Rep.-Nr. 41.

²⁶⁹ Stralsunder Schifferkompanie, Bau- und Reparaturarbeiten am Hause der Schifferkompanie in der Semlowerstraße, 1616–1799, Rep.-Nr. 209. Zu den Ratsverwandten gehörten Melchior Warneke, Jürgen von Velde, Johannes Quilauw, Paul Xiehl, Simon Heinrich, Peter Tschälhar, Johannes Schlichtekrull, Heinrich Spengemann und Henning Hanauw.

²⁷⁰ Ebenda.

²⁷¹ Langer, Stralsund 1600–1630, S. 107.

Infolge des entschiedenen Auftretens der Zünfte und durch das Eingreifen des Herzogs kam der Bürgervertrag zustande. Dieser Vertrag, der unter anderem von der Schifferkorporation gesiegelt wurde, blieb „von 1616 bis zum Jahre 1870 gültiges Verfassungsrecht in Stralsund“. Sein Abschluß bedeutete das Ende der Alleinherrschaft des Rates. Obgleich die bestehenden feudalen Verhältnisse nicht beseitigt werden konnten, war es jedoch möglich, die Ausbeutungspolitik der „herrschende(n) Schicht . . . auf ein für die breiten Massen erträglicheres Maß zu reduzieren“.²⁷²

5. Die Ordnung der Stralsunder Schiffergesellschaft aus dem Jahre 1624

Nach Abschluß des Bürgervertrages konnten die konservativen Kräfte ihre Stellung in der Stadt erneut festigen. Sie nutzten hierbei ebenfalls die Bestimmungen des Vertrages. Die Ordnung der Schiffergesellschaft vom 2. Januar 1624 ist dafür ein Ausdruck. Da unter anderem die verschiedensten Bereiche des städtischen Lebens mit Hilfe von Verordnungen geregelt werden sollten, erhielt auch die Schifferkompanie neue, dem Charakter und der Funktion dieser Vereinigung entsprechende Satzungen.²⁷³ Einerseits kamen die neuen Festlegungen unter maßgeblicher Redaktion des Rates zustande, denn das kleine Ratssiegel wurde der Ordnung beigelegt.²⁷⁴ Auf der anderen Seite wird die Mitwirkung der Schifferbrüder an der Entstehung dieser Ordnung deutlich.

Mehrere Artikel beziehen sich auf wesentliche Seiten des Seeverkehrs Stralsunds. Danach war das Bürgerrecht notwendige Voraussetzung, damit ein Schiffer in Stralsund seinen Beruf ausüben durfte.²⁷⁵ Um die Erlaubnis zur Leitung Stralsunder Schiffe zu erhalten, mußten die Schiffer die Maria-Führung entrichten, *jedoch gegossen guth, werden zwey tonne fur eine gerechnet, wie dan auch die Spaniefahrer, eine Tonne Spanish Salz und die aus Schottlandt zwo Ballien Kohlen, wan sie Kohlen geladen.*²⁷⁶ Die Erwähnung der nach Spanien und Schottland fahrenden Schiffer in der Urkunde zeugt von der Bedeutung dieser Richtungen des Stralsunder Handels. Außer der Führung mußte jeder Schiffer einen Gulden sowie einen Reichstaler zum Unterhalt des Gesellschaftshauses und einen Gulden Fenstergeld zahlen. Die Zwecksetzung des ersten Gulden wird in der Urkunde nicht genannt. Da die Gebührenhöhe mit der Bemerkung *wie es von undencklichen Jahren gebreuchlich gewest*²⁷⁷ verbunden wurde und sich die Zahlung aller Beträge auf die Korporation bezog, war der Gulden das Eintrittsgeld für den Erwerb der Mitgliedschaft, wie es sich in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts herauszubilden begann.²⁷⁸

Im zweiten Artikel legte der Rat der Stadt fest, daß kein Schiff, das in Stralsund gebaut worden war, verkauft werden sollte, *es habe den vermuge diesser Stadt Statuten sechs Jahr zur Se werts geloffen, und sollen die sembtliche Schiffer, das demselben als*

²⁷² Ebenda, S. 210, 216.

²⁷³ Stralsunder Schifferkompanie, Statuten der Schifferkompanie, 1624, Rep.-Nr. 3.

²⁷⁴ Ebenda.

²⁷⁵ Ebenda, Artikel 1.

²⁷⁶ Ebenda, Artikel 3.

²⁷⁷ Ebenda.

²⁷⁸ Vgl. Brüderbuch, Rep.-Nr. 17.

nachgelebet werde, daruff achtung geben, und den Camerherrn, wo dawider gehandelt wirt, vermelden.²⁷⁹ Die Beilegung von Streitigkeiten zwischen Schiffern und Reedern sowie zwischen Schiffern und Schiffsvolk behandelt der fünfte Artikel. In diesen Fällen sollten die Alterleute als Schiedsrichter auftreten. Wenn es zu keiner Einigung kommen sollte, hatten die Streitenden die Beschwerden vor dem Rat beziehungsweise den Kammerherren zu verhandeln.²⁸⁰

Die Artikel 21 und 22 beziehen sich auf die Ordnung und das Verhalten der Schiffer im Hafen. Jeder Schiffer mußte darauf achten, daß auf den Brücken kein Sand liegen durfte und die Brücken unbeschädigt blieben. Andernfalls hatten die Schiffer es den Brückenkippern²⁸¹ zu melden. Außerdem war es einheimischen und fremden Schiffern verboten, ihre Fahrzeuge außer zum Löschen und Laden an den Brücken festzumachen. Die Strafe betrug hierfür einen Reichstaler. Die auftretenden Schäden hatte der Verursacher zu beseitigen. Wenn ein Schiffer trotz Mahnung durch den Brückenkipper nicht ablegen ließ, sollte der *brückenkipper macht haben, diesselbe als fort abzuhaben*. Für dadurch entstehende Schäden war der betreffende Schiffer verantwortlich.²⁸² Weiterhin wurde allen Stralsunder Schiffern das Vorzugsrecht bei der Befrachtung zugesichert.²⁸³ Darüber hinaus verfügte der Rat, daß alle Stralsunder Schiffer bei Ballastfahrten Steine, sofern sie an dem entsprechenden Abgangsort vorhanden waren, *einzuladen vnd anhero zum Bolwerck vnd brugken mitzubringen* hätten.²⁸⁴

Die Aufnahme von Bestimmungen und Aufgaben, die den Stralsunder Seeverkehr betrafen, in die Satzungen von 1624 bedeutete, daß die Vereinigung nunmehr offiziell vom Rat als Gremium für den Bereich der Schifffahrt bestätigt worden war. Einige der genannten Festlegungen waren im 16. und 17. Jahrhundert in den Burspraken und in Ratsprotokollen festgehalten worden.²⁸⁵

Die Zuverlässigkeit der Institution hing nicht zuletzt von der Sicherung der sozialen und rechtlichen Stellung ihrer Mitglieder in der Stadt und in der Schifffahrt ab. Darauf bezogen sich die Voraussetzungen, die für die Ausübung des Schifferberufes notwendig waren, einschließlich der finanziellen Leistungen für die Schiffergesellschaft, und das bereits 1612 von den Schifferbrüdern erworbene Vorrecht bei der Befrachtung. Gerade diese Bestimmungen werden unter Beteiligung der Korporationsmitglieder in die Ordnung aufgenommen worden sein. Zugleich sollten damit günstigere Konkurrenzbedingungen, besonders gegenüber Auswärtigen, geschaffen werden.

²⁷⁹ Statuten der Schifferkompanie, Rep.-Nr. 3, Artikel 2.

²⁸⁰ Ebenda, Artikel 5.

²⁸¹ Ebenda, Artikel 11. Brückenkipper oder Brückenkicker waren für die Reinhaltung der Gewässer und die Ordnung im Hafen im Bereich der Anlegestellen verantwortlich. Vgl. Postel, Entwicklung der hansestädtischen Hafen- und Schifffahrtsverwaltung, S. 215; Franz Siewert, Geschichte und Urkunden der Rigafahrer in Lübeck im 16. und 17. Jahrhundert (Hansische Geschichtsquellen, NF., Bd. 1), Berlin 1899, S. 207, 229f.; Geschichte der Stadt Stralsund, S. 178.

²⁸² Statuten der Schifferkompanie, Rep.-Nr. 3, Artikel 22.

²⁸³ Ebenda, Artikel 24.

²⁸⁴ Ebenda, Artikel 19.

²⁸⁵ Sta. A. Str., Bursprake des sondachs vor Martini, 1444–1676, HS V/1, fol. 5, 6, 33, 42; Bruchstücke von Ratsprotokollen, 1598–1631, HS VIa/2.

Die Aufgaben der Schiffergesellschaft standen im Zusammenhang mit der Einbeziehung aller Stralsunder Schiffer in den Wirkungsbereich der Korporation. Diese Entwicklung ist nicht direkt mit der Abschließung der Zünfte vergleichbar. Eine Festlegung der neuen Ordnung bezog sich auf die Mitgliedschaft aller Stralsunder Schiffer in der Vereinigung. Diese Forderung wurde wahrscheinlich selten durchgesetzt. In einer Aufstellung aus dem Jahre 1708 wurden 55 Schiffer namentlich aufgeführt, die Mitglieder der Schifferkompanie waren. Außerdem enthält die Auflistung die Namen von 23 Stralsunder Schiffern, welche zu dem Zeitpunkt nicht oder noch nicht der Schiffergesellschaft angehörten.²⁸⁶ Außerdem beklagten sich die Schifferbrüder bei den Kammerherren, daß drei Setzschiffer, Carl Koosmann, Hans Wendt und der Schiffer Zimmermann nicht in die Schiffergesellschaft eintreten wollten. Die Kammerherren sollten diesen Schiffern die Abfahrt von Stralsund so lange verweigern, bis sie der Korporation angehörten.²⁸⁷ Demnach bestand weiterhin oftmals die Möglichkeit, daß Schiffer in Stralsund ihren Beruf ausüben konnten, obgleich sie nicht Mitglieder der Schiffergesellschaft waren. Die Kontrolle der Schifffahrt Stralsunds wird in diesem Zusammenhang von größerer Bedeutung gewesen sein als die Mitgliedschaft aller Schiffer in der Kompanie.

Die Abhängigkeit der Schiffergesellschaft vom Rat wird auch in anderen Artikeln mehrfach deutlich. Das Verbot, *von Kayser, Konigen und Fursten und Herrn, wie auch der Obrigkeit diesser Stadt und ingemein schimfflich zu reden* bei Strafen von zwei Mark sundisch bis zu zwei Reichstalern an die Armen, sowie der Vorbehalt weiterer Strafen durch den Rat waren keine allgemein gebräuchlichen Floskeln. Diese Forderung trug vor allem dem veränderten Kräfteverhältnis gegenüber dem pommerschen Herzog Philipp Julius Rechnung, der bis 1625 versuchte, Stralsund seinem Herrschaftsbereich einzugliedern.²⁸⁸ Der Rat unternahm daher alles, um weitere Konflikte mit dem Territorialfürsten zu umgehen. Gleichzeitig widerspiegelt der Artikel die Furcht des Rates vor weiteren Auseinandersetzungen in der Stadt. Auch nach Abschluß des Bürgervertrages blieben die politischen und sozialen Gegensätze in der Stadt weiterhin bestehen.²⁸⁹ Von diesem Spannungsverhältnis war gleichfalls die Schiffergesellschaft betroffen. Der Rat untersagte jegliche Zusammenkunft der Schifferbrüder und ihrer Angehörigen, *so wider den Rhatt und diesser guten Stadt leufft, bey verlierung aller ihrer gerechtigkeit*.²⁹⁰ Außerdem behielt sich der Rat das alleinige Recht vor, die Statuten der Schiffergesellschaft zu verändern.²⁹¹

Der Schifferkompanie, die zu diesem Zeitpunkt mehr als 120 Mitglieder umfaßte, gehörten ebenso Bootsleute, Haken und Schiffszimmerleute an.²⁹² Diese Angehörigen der Korporation werden hauptsächlich gegen den Rat eingestellt gewesen sein. Sie bildeten gemeinsam mit jenen Schiffern, die eine oppositionelle Haltung gegenüber der herrschenden Schicht einnahmen, einen Unsicherheitsfaktor für die Politik des Rates in

²⁸⁶ Stralsunder Schifferkompanie, Schifferlisten, 1708, Rep.-Nr. 235.

²⁸⁷ Stralsunder Schifferkompanie, Klagen, Beschwerden und Streitigkeiten der Schifferkompanie, 1624–1922, Rep.-Nr. 291.

²⁸⁸ Statuten der Schifferkompanie, Rep.-Nr. 3, Artikel 7; Geschichte der Stadt Stralsund, S. 155.

²⁸⁹ Geschichte der Stadt Stralsund, S. 155.

²⁹⁰ Statuten der Schifferkompanie, Rep.-Nr. 3, Artikel 20.

²⁹¹ Ebenda, Artikel 25.

²⁹² Vgl. Zweites Kapitel, 2.

bezug auf die Schiffergesellschaft. Die genannten Artikel waren somit eine Vorsichtsmaßregel gegen die oppositionellen Kräfte in der Korporation. Gleichzeitig nutzte der Rat die Gelegenheit, um die völlige Kontrolle über die Gesellschaft zu erlangen. Damit war es möglich, daß der Rat und seine Anhänger ihre erneut gefestigte Position ausbauen konnten.²⁹³

Die Einflußnahme des Rates auf die Kompanieangelegenheiten lassen ebenfalls jene Artikel erkennen, die das innerkorporative Leben der Schiffergesellschaft betrafen. Danach hatten alle Schiffer und die Angehörigen des Schiffsvolkes die Alterleute zu achten. Sofern die Alterleute Mitgliedern der Korporation ein Amt übertrugen, sollten es die betreffenden Schifferbrüder gewissenhaft ausüben. Außerdem wurden die Schifferbrüder aufgefordert, sich bei Verstößen gegen die Ordnung nicht der Bestrafung durch die Alterleute zu widersetzen. Andernfalls wurden sie von der Obrigkeit verurteilt, so daß *die Stadt, so woll als die Company den armen zum besten, zu gleichen theilen, die erkante Straffe bekommen.*²⁹⁴ Die Alterleute erhielten offensichtlich administrative Befugnisse sowie eine Aufsichts- und Kontrollfunktion im Interesse des Rates. Zugleich weist die Kontrolle von Angehörigen des Schiffsvolkes einen deutlichen Bezug zur hansestädtischen Schiffsordnung von 1591/1614 auf. Diese Veränderungen im Verhältnis zwischen dem Vorstand und den Schifferbrüdern wurden bereits in der Schiffswachordnung deutlich und widerspiegeln sich auch in der Tätigkeit der Alterleute als Schiedsgericht. Die Unterordnung der Korporationsangehörigen unter die Weisungen der Alterleute war jedoch notwendig, damit die Schiffergesellschaft ihre Aufgaben im Bereich der Schifffahrt und des Hafens erfüllen konnte. Auch aus diesem Grunde erhielten die Schifferalterleute die Unterstützung durch den Rat.

Weiterhin sollten die Schifferbrüder während der Versammlungen keine Gotteslästerungen, Flüche, Anrufung des Teufels und Verwünschungen aussprechen bei Strafe von 4 Schillingen lübisch. *Sollte der excehs aber so grob sein, das ernster animadversion nötig, sollen und werden die Bruchherrn*²⁹⁵ *solches in acht nehmen, und gebürlich straffen.*²⁹⁶ Ebenso mußte jeder Schifferbruder *von ebrlichen Frawen und Jungfrawen alhier einen reinen mundt haben, oder in die arme Büchse geben eine mark sondisch.*²⁹⁷ Der Artikel 9 verbot den Schifferbrüdern gegenseitige Beleidigungen bei Strafe von 2 Mark sundisch. Außerdem blieben dem Gericht und dem Beleidigten weitere Strafverfolgungen vorbehalten.²⁹⁸ Tätliche Auseinandersetzungen wurden mit Strafen nicht unter 1 Mark belegt. Diese Strafen wurden zugunsten der Armen eingezogen. Auch in diesem Falle blieben dem Gericht *die gebürliche animadversio vnd dem laedirten sein interesse gerichtlich zu klagen vorbehalten.*²⁹⁹ Übermäßiges Trinken und das Animieren dazu wurden mit 2 Mark sundisch bestraft³⁰⁰, die gleichfalls den Armen zugute kommen sollten.

²⁹³ Vgl. Langer, Stralsund 1600–1630, S. 212ff.

²⁹⁴ Statuten der Schifferkompanie, Rep.-Nr. 3, Artikel 4.

²⁹⁵ Bruchherren – Angehörige des Rates, die für Strafverfolgung und die Einziehung von Strafgeldern zugunsten der Stadt verantwortlich waren.

²⁹⁶ Statuten der Schifferkompanie, Rep.-Nr. 3, Artikel 6.

²⁹⁷ Ebenda, Artikel 8.

²⁹⁸ Ebenda, Artikel 9.

²⁹⁹ Ebenda, Artikel 10.

³⁰⁰ Ebenda, Artikel 11.

Verschüttetes Bier, zerbrochene Kannen und Gläser mußte der betreffende Schifferbruder ersetzen und zusätzlich 8 Schillinge lübisch in die Armenkasse zahlen. Die gleiche Buße erwartete den Betroffenen, wenn er sich an der Gottesgabe vergriffen hatte.³⁰¹ In besonders schwerwiegenden Fällen war es den Alterleuten und dem Wirt möglich, *mit vnd nebst dem Beklagten fur das Gerichte zu treten vnd den schuldigen doselbst zuuerfolgen vnd zuuerklagen helffen.*³⁰²

Weiterhin verbot die neue Ordnung das Tragen von Hieb-, Stich- und Schußwaffen im Gesellschaftshaus. Der Wirt des Gesellschaftshauses oder der *uffwarter* sollten darauf aufmerksam machen und die Waffen aufbewahren. Sofern ein Kompaniemitglied oder ein Fremder dieser Aufforderung nicht Folge leistet, *soll der wirth, oder dessen diener, bier oder ander gedrenck vfzutragen, nicht schuldig sein, sondern wo solch einem gaste etwas gelanget wurde, soll der wirth vor ieder Stop bier, in die arme Buse 1 thlr. strafe zugeben schuldig sein, vnd wo daher vngelegenheit entstehen würde, soll der gast, als ein vorsetzlicher freueler, der Obrigkeit zu ernster straf angemeldet werden.*³⁰³

Bei Übelkeit oder Erbrechen infolge übermäßigen Alkoholgenusses sollten der Gast oder das Mitglied der Schifferkompanie *in die arme büsse zu straff geben 4 sl. vnd auch daneben sich mit des Wirths dienern abfinden.*³⁰⁴ Gottesfurcht, Höflichkeit und Achtung gegenüber anderen waren Gebote des 16. Artikels, ansonsten mußten die Schifferbrüder und -schwestern *gewertig sein, das im widrigen fall, er, nach verbrechung gestraffet werde, alles zu der armen besten, vnd das dem Gerichte seine straffe allezeit unbenommen bleibe.*³⁰⁵

Diese Artikel stellten hinsichtlich ihres Inhalts keine Besonderheit dar. Sie waren aber notwendig, um geordnete Verhältnisse in der Korporation zu gewährleisten. Dies traf auch für den Artikel 23 zu, der den Wirt des Gesellschaftshauses verpflichtete, darauf zu achten, daß weder Steine oder Mist noch *vnfletige materie* am Haus abgelagert werden sollte.³⁰⁶ Der hygienische Schutz war nicht nur Aufgabe der Kompanie als grundbesitzender Korporation, sondern auch als städtischer Institution. Diese Forderung ergab sich vor allem aus den ungenügenden hygienischen Verhältnissen in Stralsund.³⁰⁷

Der vierte Komplex der Artikel betraf die Verwendung von Armengeldern. Danach sollten Kaufleute, Schiffer und Seeleute sowie Reisende Geld, das sie den Armen versprachen, ohne Minderung des Betrages spenden. Auf die Einhaltung der Versprechen hatten die Kompanieangehörigen zu achten. Der Spender konnte die Beträge an von ihm bestimmte Personen und Armenhäuser entrichten; *wolte er aber selbst nichtt gewisse armen erwählen, soll er sein zugesagtes, an 3 örtern verwenden, als das erste theil dem Waysenhouse, 2. in die arme büchse off die Company, 3. etlichen wahren hausarmen.*³⁰⁸ Die Straf gelder, die für Verfehlungen in der Korporation gezahlt wurden, sollten für

³⁰¹ Ebenda, Artikel 12.

³⁰² Ebenda, Artikel 13.

³⁰³ Ebenda, Artikel 14.

³⁰⁴ Ebenda, Artikel 15.

³⁰⁵ Ebenda, Artikel 16.

³⁰⁶ Ebenda, Artikel 23.

³⁰⁷ Geschichte der Stadt Stralsund, S. 178.

³⁰⁸ Statuten der Schifferkompanie, Rep.-Nr. 3, Artikel 17.

das Waisenhaus, Hausarme, arme und kranke Schiffer sowie Schiffer, die Schiffbruch erlitten hatten, Verwendung finden.³⁰⁹ Beide zuletzt genannten Bestimmungen belegen das Interesse breiter Schichten der Stadtbevölkerung an einer geordneten und umfassenden Armenfürsorge. Dieser Forderung versuchte die herrschende Schicht bereits seit mehreren Jahren durch Einbeziehung der Schiffer Rechnung zu tragen.³¹⁰

Die Ordnung vom 2. Januar 1624 setzte den Schlußpunkt hinter die Entwicklung der Schifferkompanie von einer Bruderschaft, die religiöse, wirtschaftliche und soziale Ziele verfolgte, zur Schiffergesellschaft mit konkreten Aufgaben im städtischen Seeverkehr. Auch das innerkorporative Leben diente von nun an einer umfangreicheren Aufgabe und war nicht mehr allein auf die Mitglieder gerichtet. Für die Schiffergesellschaft bedeutete es die Erweiterung ihrer Rechte, aber auch ein großes Maß an Verpflichtungen und Verantwortung in der Stadt. Vor allem aber bedeutete die neue Ordnung das Ende der relativen Selbständigkeit der Schifferkompanie.

Während der Belagerung Stralsunds durch Truppen Wallensteins beteiligten sich ebenfalls die Seeleute an den Kämpfen. Sie vertrieben am 5. April 1628 die kaiserliche Besatzung vom Dänholm. Ein Stralsunder Schiffskontingent unter Leitung der Schiffer Peter Blome und Bernd Stubbe unterstützte von See aus die Verteidiger der Stadt. Peter Blome wurde im Jahre 1630 erstmalig als Altermann der Stralsunder Schiffergesellschaft erwähnt. Er starb 1649 als schwedischer Admiral in Stralsund. Bernd Stubbe gehörte ebenfalls der Schifferkorporation an.³¹¹

Von der Teilnahme Stralsunder Schiffer an den militärischen Auseinandersetzungen zeugt die Tatsache, daß der Mitgliederbestand der Korporation in den Jahren 1628 und 1629 von 127 auf 85 absank. Ob die Ursache für den Rückgang der Mitgliederzahlen vor allem der Tod vieler Schiffer infolge der Kämpfe um Stralsund war, ist nicht zu ermitteln. Von den 42 Korporationsangehörigen, deren Namen seit 1629 nicht mehr in den Aufstellungen der Schiffergesellschaft geführt wurden, verstarben 12 nachweisbar 1628 und weitere 16 im Pestjahr 1629.³¹²

³⁰⁹ Ebenda, Artikel 18.

³¹⁰ Die Schiffsordnung von 1591 legte für verschiedene Vergehen auf den Schiffen Strafen fest, welche in die Armenbüchsen, die sich auf allen Schiffen befanden, gezahlt werden mußten. Woywodt, Seeleute, S. 127; Vgl. auch Zweites Kapitel, 2. und 3.

³¹¹ Heinrich Zober, Geschichte der Belagerung Stralsunds durch Wallenstein im Jahr 1628, Stralsund 1828, S. 86, 91–95; Langer, Stralsund 1600–1630, S. 235f.; Lorenz, Geschichte der Schiffer=Compagnie in Stralsund, S. 18. Armenregister, Rep.-Nr. 13; Stralsunder Schifferkompanie, Armenregister der Schifferkompanie, 1606–1637, Rep.-Nr. 197.

³¹² Armenregister, Rep.-Nr. 13; Boldichregister, Rep.-Nr. 15; Armenregister, Rep.-Nr. 197.

ZWEITES KAPITEL

Die Entwicklung der Stralsunder Schifferkorporation in der frühen Schwedenzeit (1630–1690)

1. Die Mitgliederbewegung in der Schiffergesellschaft

Seit dem Ausgang des 16. Jahrhunderts wuchs der Mitgliederbestand der Schifferkorporation beständig an. Jedoch existieren bis zum Jahre 1628 keine zuverlässigen Angaben über die Anzahl der Korporationsmitglieder. Auch der Beschluß der Schifferkorporation aus dem Jahre 1615, der von 79 Mitgliedern unterschrieben wurde, sowie das Führungsregister für die Jahre 1616 bis 1618 geben die Mitgliederzahlen nur unvollständig wieder. Seit 1628 wurden Mitgliederverzeichnisse der Korporation in Form der sogenannten Armenregister geführt. Daraus sowie aus anderen Quellen konnten folgende Mitgliederzahlen ermittelt werden:¹

Jahr	Mtgl.												
1628:	127	1640:	134	1652:	125	1664:	117	1676:	79	1688:	49	1700:	58
1629:	85	1641:	133	1653:	124	1665:	119	1677:	–	1689:	55	1701:	70
1630:	95	1642:	132	1654:	120	1666:	119	1678:	–	1690:	57	1702:	–
1631:	98	1643:	136	1655:	117	1667:	99	1679:	–	1691:	74	1703:	–
1632:	105	1644:	134	1656:	118	1668:	97	1680:	57	1692:	73	1704:	77
1633:	102	1645:	132	1657:	126	1669:	96	1681:	62	1693:	75	1705:	73
1634:	104	1646:	129	1658:	115	1670:	99	1682:	58	1694:	60	1706:	82
1635:	104	1647:	130	1659:	122	1671:	101	1683:	57	1695:	67	1707:	81
1636:	112	1648:	130	1660:	118	1672:	92	1684:	61	1696:	67		
1637:	118	1649:	135	1661:	117	1673:	94	1685:	60	1697:	59		
1638:	124	1650:	133	1662:	113	1674:	92	1686:	58	1698:	59		
1639:	127	1651:	133	1663:	113	1675:	88	1687:	53	1699:	73		

An den Mitgliederzahlen ist der Entwicklungsstand auch der Stralsunder Handelsflotte durchaus ablesbar. Auf Grund des allgemeinen Aufschwungs im Seehandelsverkehr² verfügte Stralsund bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts über eine leistungsstarke Handelsflotte. Daran änderte auch der Umstand nichts, daß infolge der Belagerung Stralsunds durch die Truppen Wallensteins und durch die Pest im Jahre 1629 ein großer Teil der Seeleute den Tod fand. Vielmehr wurden die eingetretenen Verluste im Verlauf der folgenden Jahre sehr schnell ausgeglichen. Die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt

¹ Armenregister, Rep.-Nr. 13; Armenregister, Rep.-Nr. 197; Armenregister, Rep.-Nr. 199.
² Geschichte der Stadt Stralsund, S. 139.

am Strelasund bis etwa 1650 wirkte nicht zuletzt anziehend auf Fremde, die in Stralsund als Schiffer oder Bootsleute das Bürgerrecht erwarben. Seit der Mitte des 17. Jahrhunderts wurde der wirtschaftliche Niedergang der Stadt aber immer deutlicher. Die Ursachen hierfür waren vielfältiger Natur. Dazu gehörten unter anderem die hohe Belastung des Handels durch die städtischen Pfundgelder und die Lizenten, die von der schwedischen Regierung erhoben wurden, sowie die einseitige Orientierung des Stralsunder Handels auf Schweden. Von Bedeutung war aber auch das Bestreben der vermögenden Kaufmannschaft Stralsunds, jegliche Konkurrenz inner- und außerhalb der Stadt zu unterbinden. Im Zusammenhang mit diesen Entwicklungen standen der Übergang vieler Kaufleute der Stadt vom Groß- zum Detailhandel sowie zahlreiche Streitigkeiten zwischen den Kaufleuten, Schiffern, Krämern und Hökern. Darüber hinaus belasteten militärische Ereignisse, wie zum Beispiel die Belagerung Stralsunds durch kurbrandenburgische Truppen im Jahre 1678, und der große Brand von 1680 das wirtschaftlich Leben der Stadt überaus stark.³

Infolge dieser Entwicklung sank nicht nur die Zahl der Schiffe, welche in Stralsund beheimatet waren, sondern bis 1688 auch die Mitgliederstärke der Stralsunder Schifferkompanie. In diesem Jahr verzeichnete die Korporation den geringsten Mitgliederbestand seit ihrer Gründung vor 200 Jahren. Danach ist ein allmählicher Anstieg der Mitgliederzahlen erkennbar. Die Zahl der Handelsschiffe vergrößerte sich gegen Ende des 17. Jahrhunderts ebenfalls. Im Jahre 1696 besaßen 50 Schiffe mit einer Tragfähigkeit von insgesamt 1256 Last Stralsund als Heimathafen.⁴

Innerhalb des Mitgliederbestandes der Schifferkorporation stellten die Schiffer auch weiterhin die Mehrheit dar. Im Jahre 1646 waren 89 Angehörige der Korporation Schiffer, die in der Spezifikation der Alterleute und des Hafenschreibers⁵ benannt wurden. Außerdem zählten zur Schiffervereinigung weitere 13 ehemalige beziehungsweise aktive Schiffer, die in der Spezifikation nicht aufgeführt wurden. Ihre Berufe konnten auf der Grundlage des Bürgerbuches, der Schiffswachtgeldrechnungen, der Kämmereregerichtsprotokolle sowie der Taufregister von St. Jakobi und St. Nikolai ermittelt werden:⁶ Borchwart Blome, Claus Richstich, Daniel Ranges, Eggert Wulff, Gories Quinies, Hans Koepmann, Hinrich Schmidt, Jacob Janssen, Jacob Kagelmaker, Peter Jacobsen, Peter Tesche, Simon Berens, Zacharias Dröge. Diese Schiffer waren 1646 entweder noch keine Stralsunder Bürger, wie Eggert Wulff, Hans Koepmann und Jacob Janssen, oder ein Teil von ihnen hatte bereits den Schifferberuf aufgegeben. Das Armengeld, das von den Brüdern gezahlt wurde, stammte von Geschäftsabschlüssen, der

³ Hans-Joachim Hacker, Die Stadt Stralsund in der frühen Schwedenzeit (1630–1690), Phil. Diss., Greifswald 1982, S. 97, 145–155, 163–172.

⁴ Ernst Baasch, Beiträge zur Geschichte des deutschen Seeschiffbaues und der Schiffbaupolitik, Hamburg 1899, S. 144–150; Hans-Joachim Hacker, Zum Schiffs- und Warenverkehr Stralsunds im 17. Jahrhundert, in: *Studia Maritima*, vol. III (1981), S. 103.

⁵ Sta. A. Str., Rep. 15, Nr. 214.

⁶ Sta. A. Str., HS III/2; St. A. Str., Protokolle des Kammergerichts, 1648, Rep. 3, Nr. 1582, fol. 5–6; Sta. A. Str., HS III/2; St. A. Str., Protokolle des Kammergerichts, 1648, Rep. 3, Nr. 1582, fol. 5–6; Die Angabe des Berufes auf der Grundlage der Taufregister von St. Nikolai und St. Jakobi erfolgte nach der Verkartung im Stadtarchiv Stralsund.

⁶ Brück, Korporationen

Fracht in Form des Gottesgeldes, oder es handelte sich um Strafgeder, die für Vergehen an Bord von den Besatzungsmitgliedern gezahlt werden mußten.⁷ Die fahrenden Schiffer entrichteten, wenn auch mit zeitlicher Unterbrechung, mehrere Mark jährlich pro Person.⁸ Jene Brüder, die entweder nicht mehr den Beruf des Schiffers oder ein anderes Gewerbe ausübten, zahlten sehr oft einige Schillinge oder nichts wie der Schiffszimmermann Thies Möller seit 1635.⁹ Für die Aufbewahrung der Armengelder führte jeder Schiffer, auch jene, die nicht der Korporation angehörten¹⁰, eine besondere *busse* auf seinem Schiff mit sich. Ein Vergleich der jährlich von jedem Schiffer gezahlten Armengelder ergab, daß bei mehreren Schifferbrüdern eine Abnahme der Zahlungshöhe bis 1646 zu verzeichnen ist. Das betraf Hinrich Schmidt, Claus Richstich, Jacob Kagelmaker, Simon Berens, Zacharias Dröge und Peter Jacobsen. Zwei Schiffer, Daniel Ranges, der 1643 Bürger wurde, und Gories Quinnes, über den als Schiffer keine Angaben aus dem Bürgerbuch gewonnen werden konnten, wurden in den Jahren 1641 und 1650 unter den Stralsunder Schiffern aufgeführt, die in diesen Jahren das Geld für die Schiffswacht entrichteten. Nach der Aufstellung des Jahres 1650 führten beide Schiffe von jeweils 80 beziehungsweise 9 Last.¹¹ Peter Tesche, der 1642 als Schiffer Bürger geworden war¹², zahlte noch 1646 18 Mark sundisch Armengeld.¹³ Borchwart Blome übergab der Kompanie 1646 3 Mark und 8 Schillinge sundisch. Über ihn konnten keine näheren Angaben gewonnen werden. Zwei Schiffer, Claus Richstich und Gories Quinnes, wurden 1631 als Bootsleute Bürger Stralsunds.¹⁴ Im Jahre 1641 wurden sie in den Wachtgeldrechnungen als Schiffer geführt.¹⁵ In diesem Jahr enthält die Aufstellung nur die gezahlten Gebühren. Die Größe der Schiffe wurde nicht festgehalten. Claus Richstich bezahlte an Wachtgeld 20 Schillinge. Da zu diesem Zeitpunkt für zwei Last 1 Schilling an Wachtgeld entrichtet wurde, müssen die Schiffe eine Tragfähigkeit von 40 beziehungsweise 16 Last besessen haben. Im Jahre 1658 gab Gories Quinnes 16 Schillinge für ein Schiff von ebenfalls 16 Last.¹⁶

Über die drei Alterleute Admiral Peter Blome, Christoffer Boeke und Hinrich Parchmann geben die Quellen ebenfalls keine Hinweise über den Beruf beziehungsweise die Bürgerschaft. Es kann aber als sicher angenommen werden, daß sie ehemalige Schiffer sowie Bürger Stralsunds waren. Der Altermann Jürgen Broje übte 1646 den Schifferberuf aus.¹⁷ Weiterhin waren 1646 acht Bootsleute, Claus Kartke, Claus Mundt, Claus

⁷ Sta. A. Str., HS 31/25, Art. XXV und XXVI; Woywodt, Seeleute, S. 127; Vgl. Kohl, Haus Seefahrt, S. 2–5.

⁸ Armenregister, Rep.-Nr. 13; Armenregister, Rep.-Nr. 197; Armenregister, Rep.-Nr. 199.

⁹ Armenregister, Rep.-Nr. 13; Armenregister, Rep.-Nr. 199.

¹⁰ Für das Jahr 1637 verzeichnet das Armenregister: *Hans Koepmann busse is tho Hamborg. 1629 entrichtete Berendt Berensen 48 Mark sundisch, so ehr ahm abrm gelt auff sein schipp gesammelet vndt hir vorehret.* Armenregister, Rep.-Nr. 197; 1643: *Cornillies Jansen syne Busse is tho Rostock;* 1646: *Christoffer Boyke vth Thomas Driebels busse empfangen.* Armenregister, Rep.-Nr. 199; 1639: *Marten Pick syne busse is int schip; Marten Steffen busse is tho wolgaste.* Armenregister, Rep.-Nr. 13.

¹¹ Schiffswachtgeldrechnungen, Rep.-Nr. 269.

¹² Sta. A. Str., HS III/2.

¹³ Armenregister, Rep.-Nr. 199.

¹⁴ Sta. A. Str., HS III/2.

¹⁵ Schiffswachtgeldrechnungen, Rep.-Nr. 269.

¹⁶ Ebenda.

¹⁷ Sta. A. Str., Rep. 15, Nr. 214.

Vicke, Hans Parow, Hans Klinkenberch, Jochim Möller, Marcus Moth und Peter Samow, Mitglieder der Schiffergesellschaft.¹⁸ Bis auf Jochim Möller, dessen Name nur im Taufregister von St. Jacobi aufgeführt wurde¹⁹, waren alle Bootsleute vor 1646 Stralsunder Bürger geworden.²⁰ Zu den Mitgliedern der Schifferkorporation zählten außerdem drei Haken, ein Segelnäher, ein Reifer, der Zimmermann Thies Möller und ein Kachelmacher.²¹

Von den 13 Schiffern, die 1646 noch nicht Mitglied der Schiffervereinigung waren, traten folgende in den nächsten Jahren der Korporation bei:²²

1647: Michel Dreas; Claus Janssen; Arendt Prehn; Volckwart Volckwartsen

1653: Marten Isebart

Bis auf Johan Claussen, der ein Schiff von 50 Last führte, waren jene Schiffer, die nicht in die Gesellschaft eintraten, Schiffsführer kleinerer Schiffe, die sehr wahrscheinlich für die Küstenschiffahrt verwendet wurden.²³

Während der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts gab es auch Beziehungen von Auswärtigen zur Stralsunder Schiffergesellschaft, 1618 zahlte Jacob Coetach aus Schottland 10 Schillinge lübisch Führung für 2 Ballyen Kohlen. Im selben Jahr wurde Claus Reygersen aus Anklam Mitglied der Korporation. 1617 zahlte Wilm Kikertt aus Amsterdam einen Gulden Fenstergeld, ebenso Tewes Möller, *eyn balbeer gesell van Gollnow*.²⁴ Witte Volckers *thom Grepeswolde* beziehungsweise *van gripes wolde* wird für die Jahre 1628 und 1630 in der Aufstellung der Schifferbrüder genannt.²⁵ Seit 1631 gehörte der Schiffszimmermann Thies Möller zur Korporation.²⁶ Wahrscheinlich handelte es sich um den Sohn des Altermanns der Schiffszimmerleute Mathias Möller.²⁷ Zur Schiffervereinigung zählten auch im 17. Jahrhundert Frauen, die nach dem Tode ihrer Männer die Zahlung weiterführten.²⁸

Für das Jahr 1668 blieb eine Aufstellung, die über die Fahrten der Stralsunder Schiffer in diesem Jahr Auskunft gibt, erhalten. Das Register nennt 86 Namen, womit die Zahl der fahrenden Schiffer Stralsunds wohl genau angegeben wurde. Von den genannten Schiffern gehörten 55 der Schiffergesellschaft an. Andere Schiffer erscheinen in späteren Jahren erstmalig als Mitglieder der Korporation:²⁹

¹⁸ Armenregister, Rep.-Nr. 199.

¹⁹ Taufregister St. Jacobi, 1652.

²⁰ Sta. A. Str., HS III/2.

²¹ Sta. A. Str., HS III/2; Taufregister St. Nikolai, 1643, 1661; Armenregister, Rep.-Nr. 199.

²² Armenregister, Rep.-Nr. 199.

²³ Vgl. Sta. A. Str., Rep. 15, Nr. 214.

²⁴ Stralsunder Schifferkompanie, Führungsregister, 1616–1618 (1735), Rep.-Nr. 18.

²⁵ Armenregister, Rep.-Nr. 197.

²⁶ Armenregister, Rep.-Nr. 13; Armenregister, Rep.-Nr. 199.

²⁷ Sta. A. Str., Auftrag der Schiffer Paul Mauß, Peter Carstens, Hanß Elers, Claus Michelsen, Ernst Kahlwage und Marten Cregenow an den Altermann Mathias Möller zum Bau einer Schute für 1600 Reichstaler, 1646, Rep. 3, Nr. 3090.

²⁸ Armenregister, Rep.-Nr. 13; Armenregister, Rep.-Nr. 199.

²⁹ Stralsunder Schifferkompanie, Aufstellung über Fahrten Stralsunder Schiffer mit Angabe der Ladung, 1668; 1739; 1748, Rep.-Nr. 236; Armenregister, Rep.-Nr. 199; Stralsunder Schifferkompanie, Brüderbuch der Schifferkompanie, 1673–1761, Rep.-Nr. 19.

- 1669: Marcus Burow; Gories Hövenehr; Michel Isebart; Jacob Petersen; Carsten Prant; Hans Wolter der Jüngere
 1670: Michel Hower der Jüngere; Bartelt Lubnehr; Jakob Markow; Jochim Tesche; Jochim Vsedom
 1671: Jacob Frese; Claus Kreye; Hans Lucht
 1672: Bastian Peters
 1673: Reinholt Dollers
 1674: Hinrick Petersen
 1681: Titie Lubbe

Folgende zwölf Schiffer erwarben nicht die Mitgliedschaft: Jochim Becker; Peter Fischer; Claus Frese der Ältere; Claus Frese der Jüngere, Tonnies Klopstock; Henningk Lokenvitz; Claus Proon; Jochim Rafe; Michel Ranges; Hans Sekut; Michel Sondach; Jürgen Werdenborch.

Außer den genannten Korporationsangehörigen waren weitere ehemalige oder spätere Schiffer Mitglieder der Kompanie.³⁰

1. Peter Albrecht
der Ältere/der Jüngere: als Bootsmann Bürger 1633; Schiffer – 1646;
als Schiffer Bürger 1656; als Kaufmann Bürger 1671
2. Michel Alwrik: als Bootsmann Bürger 1639; Schiffer – 1646
3. Jochim Basche: als Bootsmann Bürger 1636; Schiffer – 1646
4. Thies Bohle: als Bootsmann Bürger 1633; Schiffer 1646
5. Jürgen Broye: Schiffer – 1646; als Schiffer Bürger 1650; als Schifferaltermann im 1. Grad Bürger 1660
6. Casper Brun: Schiffer – 1646, 1672; als Schiffer Bürger 1681
7. Jürgen Brune: als Bootsmann Bürger 1639; Schiffer – 1646
8. Jacob Clement: als Schiffer Bürger 1654; Schiffer – 1672
9. Michel Dreas: Schiffer – 1646
10. Thomas Drichel: Schiffer – 1646; als Schiffer Bürger 1650
11. Magnus Fischer: Schiffer – 1646
12. Hans Garfers: Schiffer – 1646; als Schiffer Bürger 1673
13. Gödert Heidemann: Schiffer – 1672
14. Marcus Heidemann: Schiffer – 1646
15. Michel Isebart: Schiffer – 1646, 1672
16. Berent Jansen: als Schiffer Bürger 1657
17. Jacob Kagelmaker: als Bootsmann Bürger 1626; Schiffer – 1646
18. Arent Karckhoff: als Schiffer Bürger 1652
19. Pagel Kledt: als Schiffer Bürger 1665; Schiffer 1672
20. Jochim Kniphoff: Schiffer 1672
21. Jürgen Köster: als Bootsmann Bürger 1628; Schiffer – 1646
22. Paul Lubeke der Jüngere: als Schiffer Bürger 1670; Schiffer – 1672

³⁰ Sta. A. Str., HS III/2; Rep. 15, Nr. 215; Verzeichnis sämtlicher in Stralsund befindlichen Schiffe mit Angabe der Größe, Typ, Namen des Schiffer, der Reeder und des Schiffes, 1672, Rep. 15, Nr. 216; Taufregister St. Jakobi (Verkartung des Stadtarchivs); Armenregister, Rep.-Nr. 199.

23. Paul Lübecke: als Schiffer Bürger 1627; Schiffer – 1646; als Schifferaltermann im 1. Grad Bürger 1661
24. Marten Lübecke: als Schiffer Bürger 1662; Schiffer – 1672
25. Bartolomeus Meyer: als Schiffer Bürger 1651
26. Hans Meyer: als Bootsmann Bürger 1660; als Schiffer Bürger 1664
27. Hans Millan der Ältere: als Quatzner (Fischer – T. B) Bürger 1648; Schiffer – 1672
28. Cornelis Petersen: als Schiffer Bürger 1662
29. Arent Prehn: als Bootsmann Bürger 1642; Schiffer – 1646
30. Hans Ranges (Altermann): Schiffer – 1646; als Kaufmann zum anderen Mal Bürger 1647
31. Michel Rosenbom: als Schiffer Bürger 1668; Schiffer 1672
32. Michel Runge: als Bootsmann Bürger 1630; Schiffer – 1646; als Schifferaltermann im 1. Grad Bürger 1661
33. Peter Volckwart: als Schiffer Bürger 1623; Schiffer 1646
34. Thomas Wolter: als Schiffszimmermann Bürger 1639; Schiffer – 1646
- Darüber hinaus waren Angehörige verschiedener Berufe Mitglieder der Schiffergesellschaft:
1. Christoffer Bischof: als Hake Bürger 1645
2. Hans Bose: als Bootsmann Bürger 1643
3. Jochim Daneke: als Bootsmann Bürger 1655
4. Jochim Göttke: als Schneider Bürger 1672
5. Michel Henninges: als Quatzner Bürger 1642
6. Hans Schmidt: als Kaufmann Bürger 1639
7. Hans Staneke: als Hake Bürger 1645; als Bootsmann Bürger 1649

Hinsichtlich der Aufstellung kann vorausgesetzt werden, daß mit jeweils einem Namen unterschiedliche Personen verbunden sein konnten. Trotzdem wird deutlich, daß der Aufstieg vom Bootsmann zum Schiffer und zum Kaufmann durchaus möglich war. So gehörte zum Beispiel der Schifferaltermann Michel Runge in den Jahren 1663, 1664, 1665, 1669 und 1674 zu jenen Kaufleuten beziehungsweise Brauern und Mälzern, die durch Eidesleistung das Recht zum Großhandel erwarben.³¹ Ebenso gehörte der Schifferaltermann Hans Ranges 1664 und 1666 zu dieser Bevölkerungsgruppe in Stralsund.³² Außerdem bestand die Möglichkeit, daß Schiffszimmerleute und Quatzner zum Schiffer aufsteigen konnten.

Die Aufstellung verdeutlicht auch die berufliche beziehungsweise soziale Gleichstellung von Bootsmann und Höker. So erwarb ein Hans Staneke im Jahre 1645 als Hake und 1649 als Bootsmann das Bürgerrecht. Die Bürgerrechtserwerbungen lassen nicht nur auf die zufällige Namensgleichheit von zwei Stralsunder Einwohnern schließen. Der Höker Hans Kröger war ebenfalls ein *Seefahrender Man*, d. h. ein Bootsmann.³³ Auf die enge berufliche Beziehung von Schiffer und Bootsmann einerseits

³¹ Sta. A. Str., Namentliches Verzeichnis der vereidigten Kaufleute und Mälzer, 1634–1759, Rep. 16, Nr. 168.

³² Ebenda.

³³ Sta. A. Str., Testament des Haken und Schiffers Hans Kröger und seiner Ehefrau Dorothea von der Lühe (Abschrift), (1654), Rep. 3, Nr. 5249.

sowie den Haken und Kaufleuten andererseits weist ebenfalls die Zusammensetzung der Schiffergesellschaft hin. Kaufleute wie Hans Schmidt und Hans Risup gehörten neben Haken der Korporation an.

Verschiedentlich übten Schiffer, die vorher als Bootsleute das Bürgerrecht erworben hatten, ihren Beruf aus, ohne daß sie abermals als Schiffer im Bürgerbuch genannt werden. Eine neuerliche Erwerbung des Bürgerrechtes war nicht notwendig, da auch Bootsleute, wahrscheinlich Hauptbootsleute, im 2. Grade Bürger Stralsunds werden konnten.³⁴ Darüber hinaus enthält die Aufstellung die Namen von Mitgliedern der Schifferkompanie, die bereits vor 1668 als Schiffer genannt wurden, aber erst 1672 erneut als aktive Angehörige ihrer Berufsgruppe erwähnt werden. Es ist denkbar, daß sie zwischenzeitlich über kein eigenes Schiff verfügten, auf fremden Schiffen fuhren oder eine Tätigkeit als Mitschiffer ausübten. Im Jahre 1672 fuhren Marcus Lorf und Carsten Rummert als Schiffer gemeinsam auf einer Galiot. Das Fahrzeug besaß eine Tragfähigkeit von 10 Last. Ebenfalls 1672 waren Michel Isebart und Clas Frese Schiffer und Mitreeder der Schute „Maria“, deren Tragfähigkeit 28 Last betrug.³⁵ Im Jahre 1687 regelte die Schifferkompanie die Beitragszahlungen ihrer Mitglieder neu. Sofern zwei Schiffer auf einem Fahrzeug ihren Beruf ausübten, sollte der eigentliche Schiffer den vollen Mitgliedsbeitrag, d. h. den Gewinn, den er von einer Tonne seiner Führung erhielt, sowie das Armengeld zahlen, das auf seinem Schiff gesammelt wurde; *der Ander Alß Sein mitt Schiffer soll zallen 12 ß*, wenn das Schiff eine Tragfähigkeit bis zu 12 Last aufwies. Bei Schiffen von 12 bis 25 Last sollte der Mitschiffer einen halben Reichstaler als Brudergeld geben. Wies das Fahrzeug eine Größe von mehr als 25 Last auf, mußte der Mitschiffer den gleichen Mitgliedsbeitrag wie der eigentliche Schiffer entrichten.³⁶ Die Besetzung von Fahrzeugen mit zwei Schiffern war das Ergebnis der wachsenden ökonomischen Schwierigkeiten, in denen sich die Bevölkerung Stralsunds befand. Um sich den Lebensunterhalt zu sichern, war es für einen Teil der Schiffer notwendig, als sogenannte Mitschiffer anzuheuern, zumal auch durch die Belagerung von 1678 und den großen Brand von 1680 wohl ein großer Teil der damaligen Handelsflotte Stralsunds vernichtet wurde.³⁷ In bezug auf die Mitgliedschaft von Schiffern und Angehörigen anderer Berufe in der Kompanie ergeben sich für die Jahre 1672 und 1680 ähnliche Verhältnisse, wie sie für die Jahre 1646 und 1668 angeführt wurden.

Auf Befehl des schwedischen Königs forderte das Kommerzkollegium in Stockholm in einem Schreiben vom 21. Februar 1672 Bürgermeister und Rat der Stadt Stralsund auf, eine genaue Aufstellung aller Stralsunder Schiffe mit Angabe der Schiffer und Reeder sowie der Größe der Schiffe anzufertigen. Derartige Listen sollten jährlich erstellt und an die kriegführenden Mächte England und die Niederlande geschickt werden. In den Auflistungen waren der Verkauf oder Verlust von Schiffen ebenso anzugeben wie die Art des Verlustes. Zu den Angaben gehörten auch der Name des Schiffes sowie die Namen der Schiffer und Reeder. Mit Hilfe der Aufstellung sollte verhindert werden, daß sich ausländische beziehungsweise fremde Reeder am Besitz der Schiffe beteiligen konnten. Es

³⁴ Der Bootsmann Steffen Holtfreter wurde 1683 im 2. Grade Bürger, Sta. A. Str., HS III/2.

³⁵ Sta. A. Str., Rep. 15, Nr. 216.

³⁶ Brüderbuch, Rep.-Nr. 19.

³⁷ Vgl. Geschichte der Stadt Stralsund, S. 185–189.

war das Ziel der schwedischen Regierung, daß *nach dießer Zeit troublen zur See* der Handel und die Schifffahrt aller schwedischen Untertanen *möge Versichert werden*.³⁸

Als Antwort auf dieses Schreiben fertigte der Stralsunder Rat am 20. März 1672 eine Liste aller Stralsunder Schiffe an.³⁹ Als Schiffer wurden 78 Personen namentlich benannt. Davon gehörten 62 der Schifferkorporation an. Von den anderen Schiffern traten acht in den folgenden Jahren in die Schifferkompanie ein:

1673: Reinhold Dollers; Claus Heidemann; Franz Kniephoff; Hans Kruse

1674: Michel Lasche; Marcus Lorf; Hinrich Petersen; Carsten Rummert

Der Schiffer Berendt Badendorp verstarb bereits 1671. Die Schiffer Jacob Havemann, Peter Krohn, Andreas Luetken, Claus Proon, Michel Ranges, Clas Tesche und Jochim Tesche der Jüngere wurden nicht Mitglieder der Korporation. Darüber hinaus gehörten in diesem Jahr Schifferbrüder der Kompanie an, die bereits 1668 in den Mitgliederlisten genannt wurden: Peter Albrecht der Ältere, Michel Alwrik, Jochim Basche, Christoffer Bischof, Hans Bose, Jürgen Broye, Jürgen Brune, Jochim Daneke, Michel Dreas, Magnus Fischer, Hans Garfers, Jochim Göttke, Michel Hennings, Berent Jansen, Jacob Kagelmaker, Arent Prehn, Cornelius Ranges, Michel Runge. Weitere Mitglieder waren:

- | | |
|---------------------------------|---|
| 1. Jacob Behrmann: | Altermann der Schiffer |
| 2. Clages Dwars: | als Bootsmann Bürger 1661 |
| 3. Hans Holt: | Schiffer – 1668 |
| 4. Steffen Holtfreter: | Schiffer – 1668 |
| 5. Cornelius Jansen: | Schiffer – 1646, 1668 |
| 6. Jürgen Lastye: | ? |
| 7. Asmus Lewark: | als Bootsmann Bürger 1669; seit 1673 Schiffer |
| 8. Marten Lucht: | Schiffer – 1646, 1668 |
| 9. Marcus Moth: | Schiffer – 1668 |
| 10. Casper Teske: | Schiffer – 1646, 1668 |
| 11. Andreas Wolter der Jüngere: | als Schiffer Bürger 1647 |
| 12. Hans Wolter der Ältere: | Schiffer – 1646, 1668 |

Im Jahre 1680 nennt jene Auflistung der Stralsunder Schiffe, die in diesem Jahr für das Kommerzkollegium in Stockholm angefertigt wurde, die Namen von 42 Schiffern. Ein weiterer Schiffer, Jacob Hase, wurde anstelle des erkrankten Schiffers Christoffer Stubbe von dessen Mitreedern eingesetzt. Die Schute des Christoffer Stubbe war auf Grund gelaufen und wurde unter Leitung von Jacob Hase wieder seetüchtig gemacht.⁴⁰

³⁸ Stralsunder Schifferkompanie, Schiffslisten, 1672–1871, Rep.-Nr. 237. Mit den *troublen zur See* waren die militärischen Auseinandersetzungen 1672–1674 zwischen England und den Niederlanden sowie der damit verbundene Seeraub in der Nordsee gemeint. Vgl. Claus Tiedemann, Die Schifffahrt des Herzogtums Bremen zur Schwedenzeit (1645–1712) (Einzelschriften des Stader Geschichts- und Heimatvereins e. V., Bd. 22), Stade 1970, S. 18; Ernst Baasch, Ein Verzeichnis der hamburgischen Kauffahrteiflotte vom Jahre 1672, in: ZVHG, Bd. 15, Hamburg 1910, S. 39–40; Herbert Langer, Hans-Joachim Hacker, Fernhandel und Feudalmacht im Ostseeraum in der frühen Neuzeit (1560–1660), in: Hansische Studien VII: Der Ost- und Nordseeraum, Politik – Ideologie – Kultur vom 12. bis zum 17. Jahrhundert (Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte, Bd. 25), Weimar 1986, S. 53–55; Geschichte der Stadt Stralsund, S. 190.

³⁹ Sta. A. Str., Rep. 15, Nr. 216; Vgl. für das Folgende: Brüderbuch, Rep.-Nr. 19.

⁴⁰ Sta. A. Str., Verzeichnis der im Stralsunder Hafen liegenden Schiffe (für das Stockholmer Kommerzkollegium), 1680–1685, Rep. 15, Nr. 217.

Von diesen 43 Schiffen waren 26 Mitglieder der Schifferkorporation. Weitere 12 Schiffer traten bis 1691 in die Schifferkompanie ein. Darüber hinaus gehörten der Gesellschaft weitere 31 Mitglieder an, die zumeist ehemalige Schiffer waren.⁴¹

Die Bedeutung und Autorität der Stralsunder Schifferkompanie als berufsständische Korporation wird unter anderem durch das Verhältnis wiedergespiegelt, wie es bei den auf Stralsunder Fahrzeugen fahrenden Schiffen zwischen den Schifferbrüdern und den Nichtmitgliedern bestand. Die Zahl der aktiven Schiffer, die der Kompanie angehörten, war in bezug auf alle Schiffer Stralsunds im Verlauf des 17. Jahrhunderts sehr unterschiedlich:

1646: 89%, 1668: 64%, 1672: 79%, 1680: 60%, 1708: 71%.

Die Stellung der Schifferkorporation steht demnach in unmittelbarem Zusammenhang mit der Entwicklung der Schifffahrt Stralsunds in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts. Die Abnahme des Mitgliederbestandes der Gesellschaft besonders zwischen 1672 und 1688 war nicht nur absolut, sondern auch relativ. Die Forderung nach der Mitgliedschaft aller Stralsunder Schiffer in der Korporation wurde während dieser Zeit von immer weniger Schiffen eingehalten. Die Klagen der Schifferkorporation über die Mißachtung der Forderung⁴² sind ein Anhaltspunkt für den Autoritätsverlust der Korporation. Die Ursache für die schwindende Autorität waren der wirtschaftliche Niedergang der Stadt und die damit verbundene Auseinandersetzung zwischen dem Rat und der Kaufmannschaft einerseits und den Schiffen auf der anderen Seite.⁴³ Damit weist die Entwicklung der Stralsunder Schiffergesellschaft deutliche Parallelen zur Korporation in Rostock auf.⁴⁴ Die erfolgreiche Beendigung des Rechtsstreites durch die Schifferkompanie und alle Schiffer der Stadt bedeutete einen Prestigegewinn für die berufsständische Vereinigung. Damit verbunden war auch der allmähliche Anstieg der Mitgliederstärke im Vergleich zur Gesamtzahl der Stralsunder Schiffer.

Ein Problem für die Forschung stellt immer noch die Berechnung des Umfangs der Handelsflotte dar, die in Stralsund am Ende des 16. und zu Beginn des 17. Jahrhunderts beheimatet war. Als einzige Quelle steht der „Bericht des niederländischen Agenten Carl v. Cracau über Stralsund und die dortigen Zustände während und kurz nach der wallensteinischen Belagerung“ zur Verfügung.⁴⁵ Cracau behauptete, daß Stralsund „Vor den Kriegenunruhen . . . gegen 300 größere und kleinere Schiffe gehabt“ hatte, „doch war die Zahl derselben durch Unglück und Verkauf jetzt bis auf 100 gemindert“ worden.⁴⁶ Hans-Joachim Hacker bezweifelt diese Angaben: „Auch wenn durch die Belagerung

⁴¹ Sta. A. Str., HS III/2; Taufregister St. Nikolai und St. Jakobi (Verkartung des Stadtarchivs); Brüderbuch, Rep.-Nr. 19.

⁴² Klagen, Beschwerden und Streitigkeiten, Rep.-Nr. 291; Vgl. Erstes Kapitel, 5.

⁴³ Vgl. Hacker, Die Stadt Stralsund in der frühen Schwedenzeit, S. 163–172; Vgl. Zweites Kapitel, 4.

⁴⁴ Vgl. Drittes Kapitel.

⁴⁵ Bericht des niederländischen Agenten Carl v. Cracau über Stralsund und die dortigen Zustände während und kurz nach der wallensteinischen Belagerung, d. d. 20./30. Mai 1629, in: Otto Fock, Rügensch-Pommersche Geschichten aus sieben Jahrhunderten, Bd. VI: Aus den letzten Zeiten pommerischer Selbständigkeit. Wallenstein und der große Kurfürst vor Stralsund, Leipzig 1872, S. 501–529.

⁴⁶ Ebenda, S. 518f.

oder durch eine Sturmflut im Jahre 1625 16 Schiffe vernichtet wurden, ist eine Dezimierung um $\frac{2}{3}$ der Flottenstärke innerhalb einer so kurzen Frist schlecht denkbar.⁴⁷

Einen wesentlichen Anhaltspunkt für die Schätzung der Zahl Stralsunder Handelsschiffe stellt das Verhältnis zwischen den Schiffen, die Mitglieder der Korporation waren, und jenen Schiffen, die nicht der Kompanie angehörten, dar. Vor 1624 waren etwa 50 bis 70 Prozent aller aktiven Schiffer in der berufsständischen Gemeinschaft vereinigt. Jene Schiffer, die hauptsächlich Küstenschiffahrt betrieben, wurden zumeist nicht Mitglieder der Schiffergesellschaft.⁴⁸

Im Jahre 1615 beschlossen 79 Angehörige der Korporation, erneut den Gewinn von einer Tonne ihrer Führung jährlich als Mitgliedsbeitrag zu entrichten. Die Schiffervereinigung sollte diese Zuwendungen solange erhalten, bis der Kaufpreis für das Gesellschaftshaus beglichen war.⁴⁹ Demnach gehörten zumindest 79 aktive Schiffer zu diesem Zeitpunkt der Schifferkorporation an. Sofern die Zahl der fahrenden Schiffer in der Korporation ungefähr 50 bis 70 Prozent aller Stralsunder Schiffer umfaßte, besaß die Handelsflotte der Stadt einen Gesamtumfang von etwa 120 bis 150 Schiffen. Auf Grund des unzureichenden Quellenmaterials kann diese Schätzung nicht genauer erfolgen. Jedoch widerlegt sie die Aussage von Cracau über die Zahl der Handelsschiffe, welche Stralsund an der Wende vom 16. zum 17. Jahrhundert besaß.

2. Die Vermögensverhältnisse der Schifferkorporation

Obwohl sich die Schiffergesellschaft seit der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts zu einem Gremium des Rates entwickelte, erhielt sie von der Obrigkeit Stralsunds keine materiellen Zuwendungen. Das Vermögen der Gesellschaft wuchs jedoch durch die Beiträge ihrer Mitglieder weiterhin an. Die hauptsächlichlichen Einnahmequellen blieben die Boldecksgelder, das Rentengeschäft sowie die Geschenke der Schaffer und Alterleute. In den Jahren 1616 bis 1618 bezahlten die Schifferbrüder nachweislich ihre Führung. Die Aufteilung der von jedem Schiffer gezahlten Führung verdeutlicht die Hauptrichtungen des Stralsunder Schiffsverkehrs zu dieser Zeit: Holland, Schottland, Lübeck, Stettin, Anklam, Bergen (Norwegen), Kalmar, Schleswig-Holstein, Kopenhagen, England. Im Jahre 1616 fuhr Michell Stennwych *naha fabaroe, vann fabaroe na hallandt*. Wahrscheinlich handelt es sich hierbei um die südportugiesische Hafenstadt Faro. Als Führung für diese lange Reise zahlte der Schiffer 1617 4 Mark sundisch. Im selben Jahr gaben 48 Schiffer die Führung, 33 Brüder jeweils 1 fl. Fenstergeld.⁵⁰ Die Führung, der Mitgliedsbeitrag der Schiffer, sowie eine Reihe von Darlehen, die durch die Gesellschaft zumeist von Mitgliedern aufgenommen wurden, dienten der Bezahlung des erworbenen Hauses in der Semlowerstraße.⁵¹

⁴⁷ Hacker, Die Stadt Stralsund in der frühen Schwedenzeit, S. 88.

⁴⁸ Vgl. Erstes Kapitel, 3a.

⁴⁹ Spenden von Mitgliedern der Schifferkompanie, Rep.-Nr. 41.

⁵⁰ Führungsregister, Rep.-Nr. 18.

⁵¹ Spenden von Mitgliedern der Schifferkompanie, Rep.-Nr. 41.

Im ersten Viertel des 17. Jahrhunderts wurde das Rentengeschäft vor allem zur Vermögensvergrößerung im Interesse der Korporation benutzt. Seit 1622 verfolgte die Schiffergesellschaft mit der Darlehensvergabe eine weitere Zielstellung. Die Beträge wurden zu einem großen Teil aus der Armenkasse genommen. Die Zinsen dienten der Armenunterstützung. Gleichzeitig wurden für die Rückzahlungen von Schulden Armengelder verwendet. Für die Rückführung dieser Beträge in die Armenkasse der Korporation bürgten die Alterleute und Schaffer. Am 14. Januar 1625 übergaben zum Beispiel die Alterleute und Schaffer an die alte Ouwstersche 300 Mark sundisch, welche die Korporation von ihr für den Kauf des Gesellschaftshauses geliehen hatte. Um die Rückzahlung zu gewährleisten, nahm der Vorstand der Korporation 45 Mark sundisch aus der Armenkasse. Weitere 60 Mark erhielten die Alterleute und Schaffer vom Altermann Johann Gertsen. Im Jahre 1626 borgten die Alterleute und Schaffer weitere 105 Mark sundisch aus der Armenkasse für des *huses behoff*. Die entliehenen 150 Mark sundisch wurden 1627 durch den Vorstand in die Armenbüchse zurückgelegt.⁵²

Bei der Vergabe der Darlehen unterschieden die Schifferbrüder das Brudergeld, das aus dem Kapital der Schiffervereinigung gezahlt wurde, und das Armengeld. Die Höhe der Darlehen betrug sehr oft 50 beziehungsweise 100 Gulden. Jürgen Lutzen erhielt 1631 600 Mark sundisch aus der Armenkasse, die mit sechs Prozent verzinst wurden. 1627 empfing Christoffer Boeke 400 Mark sundisch aus der Armenkasse. In den Jahren 1638 beziehungsweise 1640 zahlte der Vorstand an Marten Lucht und Marcus Bahresel je 200 fl. aus. Als Sicherheit erhielt die Schiffergesellschaft Pfandbriefe oder Edelmetall.⁵³

Die Einnahmen der Boldecksgelder erhöhten sich in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts gegenüber dem 16. Jahrhundert wesentlich. Bereits seit 1588 werden die Boldecksgelder zu einer wichtigen Einnahmequelle für die Korporation.⁵⁴ Die Schifferbrüder erhielten aus Zuwendungen von Kompaniemitgliedern und von Einwohnern Stralsunds sowie von Auswärtigen folgende Summen (in Mark sundisch):⁵⁵

Jahr	Betrag	Jahr	Betrag	Jahr	Betrag
1601:	11 1/2 fl.:	1617:	163 1/2 m	1633:	76 m 8 ß
1602:	33 m	1618:	55 1/2 m	1634:	25 m 8 ß
1603:	18 m	1619:	85 m;	1635:	52 m 4 ß
			1 fl. u. 7 ß lüb. Pfandgeld		
1604:	21 m	1620:	138 1/2 m	1636:	78 m
1605:	154 1/2 m	1621/	58 m	1637:	78 m
1606:	168 1/2 m	1622:		1638:	196 m 8 ß
		1623:	61 m		
1607:	95 1/2 m		6 ß lüb.	1639/	406 m 8 ß
		1624:	112 m	1640:	
1608:	51 m	1625:	128 1/2 m	1641:	75 m

⁵² Register der Schifferkompanie, Rep.-Nr. 14.

⁵³ Ebenda.

⁵⁴ Boldichregister, Rep.-Nr. 15.

⁵⁵ Ebenda.

Jahr	Betrag	Jahr	Betrag	Jahr	Betrag
1609:	36 m	1626:	140 $\frac{1}{2}$ m	1642:	78 m
1610:	6 $\frac{1}{2}$ fl. 6 ß	1627:	246 m	1643:	21 m
1611:	54 m 2 ß	1628:	112 $\frac{1}{2}$ m	1644:	–
1612:	53 $\frac{1}{2}$ m	1629:	399 m u. 1 Tonne Bier	1645:	126 m
1613:	82 m	1630:	851 m	1646:	102 m
1614:	55 m	1631:	252 m	1647:	60 m
1615:	68 m	1632:	235 m 8 ß	1648:	60 m
1616:	68 $\frac{1}{2}$ m				

Die Spenden wurden nicht nur aus dem Nachlaß der Verstorbenen gezahlt. Viele, vor allem Korporationsangehörige, spendeten zu Lebzeiten das Geld für den Boldeck. Admiral Peter Blome zahlte 1639 6 Mark sundisch. Claus Hoyer gab für den Fall seines Todes im Jahre 1639 3 Mark sundisch und 1641 6 Mark sundisch. Diese Korporationsmitglieder gehörten noch 1646 der Schiffervereinigung an.⁵⁶ Der Stifter eines Armenhauses, Paul Lestman, spendete 1641 und 1646 jeweils 6 Mark sundisch für den Boldeck.⁵⁷

Im Jahre 1623 legten die Schifferbrüder fest, daß sie in Zeiten der Pest keine Toten außerhalb der Korporation beerdigen wollten. *Buten Pest Tyden scholen den de unsen grossen Boldich begeren gefolgett werden unde mytt der Broderschop began werden.* Die Schifferbrüder sollten für den großen Boldich 3 Mark und für den Kinderboldich 1 Mark und 4 Schillinge lübisch zahlen. Die Gebühren außerhalb der Bruderschaft betragen – für den großen Boldich: 2 Gulden; – für den großen Kinderboldich: 4 Mark; für den kleinen Boldich: 3 Mark.⁵⁸ Die Höhe der Gebühren wurde im allgemeinen eingehalten. Verschiedentlich zahlten die Schifferbrüder auch höhere Boldecksgelder.⁵⁹ Seit 1641 spendeten die Korporationsmitglieder und jene, die nicht zur Schiffergesellschaft gehörten, Beträge von 3, 6 und 9 Mark sundisch.

Die Schaffergeschenke entwickelten sich im 17. Jahrhundert zu Spenden in festgelegter Höhe. Die Schiffervereinigung erhielt von den Schaffern nach Ablauf ihrer Amtszeit Zinngeschirr, häufig Kannen, Teller, Salzstreuer oder Butterfässer. Seit 1624 betrug die gespendete Zinnmenge 6 Pfund, oder die Schaffer übergaben den entsprechenden Geldbetrag.

Im Jahre 1627 ließen die Schifferbrüder einen silbernen Stop von 17 Lot und 2 Quentinen Gewicht anfertigen. Dafür zahlten jeweils die beiden abtretenden Schaffer der Jahre 1627, 1628 und 1629 anstelle der Zinngeräte 6 Gulden und 14 Schillinge. Seit 1632 geben die ehemaligen Schaffer anstelle des Zinns Geld für silberne Stope.⁶⁰ Außerdem schenkte der Schaffer Zacharias Droge im Jahre 1605 der Korporation ein Tisch Tuch. Der Sohn des verstorbenen Schaffers Marten Kardasse, Matteus Kardasse, übergab zum Anden-

⁵⁶ Boldichregister, Rep.-Nr. 15; Armenregister, Rep.-Nr. 199.

⁵⁷ Boldichregister, Rep.-Nr. 15.

⁵⁸ Ebenda.

⁵⁹ Ebenda.

⁶⁰ Inventarbuch, Rep.-Nr. 16.

ken an seinen Vater der Gesellschaft im Jahre 1611 eine Zinnkanne, die mit spanischem Wein gefüllt war.⁶¹ Weitere Zuwendungen für die Korporation waren die Geldgeschenke der Alterleute und das Teerkesselgeld für die Benutzung der korporationseigenen Teerkessel.⁶²

Im Jahre 1648 verfügte die Schiffergesellschaft über folgende Gerätschaften:

- | | |
|-------------------------------------|--------------------------------|
| 1. 12 silberne Stope | 12. 9 Holzfässer |
| 2. 2 Zinn-Willkomm | 13. 126 Holzsteller |
| 3. 2 Zinnstope | 14. 1 Holzleuchter |
| 4. 21 Zinnfässer | 15. 4 Ketten |
| 5. 61 Zinnteller | 16. 3 Holzkellen |
| 6. 26 Zinnkannen | 17. 10 Lichtscheren |
| 7. 24 Salzer aus Zinn | 18. 2 hölzerne Leuchter |
| 8. 10 Butterfässer aus Zinn | 19. eine <i>hünze gale</i> (?) |
| 9. 1 Balge mit Holzfuß | 20. 2 Bierhähne aus Kupfer |
| 10. 2 Messingleuchter mit 3 Pfeifen | 21. 3 eiserne Leuchter |
| 11. 7 Messingleuchter mit 2 Pfeifen | 22. 14 Tischdecken |

Einen Teil der Gerätschaften erhielt der Wirt des Gesellschaftshauses zur Nutzung. Im Jahre 1624 übergaben zum Beispiel die Schifferbrüder an den Wirt Bernd Stubbe, der ebenfalls Mitglied der Korporation war⁶³, folgende Gegenstände:

1. 1 silbernen Stop (Gewicht: 63 1/2 Lot)
2. 1 Zinn-Willkomm (Gewicht: 12 Pfund)
3. 1 Zinn-Willkomm (Gewicht: 5 1/2 Pfund)
4. 10 Zinnstope (Gewicht: zus. 30 Pfund)
5. 1 Leuchter mit 3 Pfeifen
6. 2 Messingkronen
7. 2 Leuchter
8. 1 Schiff(smodell – T. B.)

Für die Benutzung der Zinn-Willkomm und des Silberstops erhielt der Wirt eine genaue Anweisung. Danach durfte er diese nur an *gode reddelige personen* ausgeben. Nachdem die Willkomm ausgetrunken worden waren, sollte der Wirt diese Becher und den Silberstop wieder *in gode Bewaringe nemen*. Außerdem konnten die Alterleute den Silberstop jederzeit zurückfordern.⁶⁴

Neben dem Gesellschaftshaus in der Semlowerstraße erwarb die Schiffervereinigung ein weiteres Gebäude in der Frankenstraße. Im Sommer 1635 kaufte sie von der St. Nikolai- und der St. Jakobikirche für 500 Mark sundisch den Bau und verwendete ihn als „Schiffer-Stiftung Haus“, als Armenhaus der Korporation. Insgesamt wurde *an des huses Bwarte vor vnkostet Na ludt Rechnung vnd Klader 726 Mark 4 1/2 ſ.*⁶⁵

Überblickt man das Eigentum der Schiffergesellschaft im Jahre 1648, so betrug der Gesamtwert der Grundstücke beziehungsweise Gebäude, des Inventars sowie des Bar-

⁶¹ Ebenda.

⁶² Ebenda.

⁶³ Armenregister, Rep.-Nr. 197.

⁶⁴ Inventarbuch, Rep.-Nr. 16.

⁶⁵ Sta. A. Str., Stadtbuch. 1624 Oktbr. 9–1649 Dzbr. 5, HS I/14, fol. 109b–110a; Armenregister, Rep.-Nr. 197.

vermögens etwa 2500 bis 3000 Gulden. Die Quellen geben leider keine Auskunft über den Etat der Schifferkorporation in den Jahren zwischen 1601 und 1648. Nur für das Jahr 1616 existiert eine Abrechnung über Einnahmen und Ausgaben. Den Einnahmen von 381 Gulden und 2 Schillingen standen Ausgaben in Höhe von 385 Gulden und $10\frac{1}{2}$ Schillingen gegenüber. Die Alterleute Adrian Dankwert und Jacob Schick bezahlten je 5 Gulden, um die ausstehenden Schulden zu begleichen. Unter den Einnahmen wurden unter anderem aufgeführt: 75 Gulden und 20 Schillinge Führung; 11 Gulden Eintrittsgelder; 59 Gulden Rente; 450 Mark Darlehen, das von den Schifferbrüdern zurückgezahlt worden war.⁶⁶ Außerdem legte der Altermann Adrian Dankwert 1616 gesondert Rechenschaft ab. Seine Einnahmen und Ausgaben für die Korporation betragen 288 Gulden und 10 Schillinge beziehungsweise 277 Gulden und $4\frac{1}{2}$ Schillinge. Die Höhe aller während der Rechenschaft aufgeführten Einnahmen und Ausgaben beliefen sich demnach auf 669 Gulden und 12 Schillinge sowie 662 Gulden und 15 Schillinge.⁶⁷ Die Einnahmen und Ausgaben der Schifferkorporation werden bis zur völligen Abgeltung der Kaufsumme für das Gesellschaftshaus jährlich eine ähnliche Höhe erreicht haben.

Nach dem Kaufvertrag hatten die Schifferbrüder an die Kramerkompanie 1616 400 Gulden, 1617 und 1618 je 200 Gulden sowie 1619 100 Gulden zu entrichten. Trotz der aufgenommenen Darlehen geriet die Vereinigung mit der Zahlung in Rückstand und schuldete der Kramerkompanie im Jahre 1620 bereits 162 Gulden Zinsen. Auf Grund der ausstehenden Zahlungen kam es zwischen der Schiffergesellschaft und der Kramerkompanie zu Streitigkeiten.⁶⁸ Die Rückzahlung der Schulden an die Kramer sowie an die eigenen Korporationsmitglieder konnte die Schifferkorporation etwa 1631 abschließen. Die Darlehen wurden nicht nur für den Kauf, sondern auch für den Um- und Ausbau des Gesellschaftshauses verwendet.⁶⁹ In den folgenden Jahren ließ der Vorstand der Schiffergesellschaft erneut bauliche Veränderungen am Haus vornehmen.⁷⁰

Einen bedeutenden Teil der Ausgaben stellten die Kosten für die Versammlungen der Korporationsmitglieder dar. Sie betragen zum Beispiel im ersten Drittel des 17. Jahrhunderts:⁷¹

- 1601: 91 Gulden minus $5\frac{1}{2}$ Schillinge
- 1604: 135 Gulden, 2 Mark und $7\frac{1}{2}$ Schillinge sundisch
- 1610: $165\frac{1}{2}$ Gulden
- 1613: 152 Gulden und 4 Schillinge

⁶⁶ Rechnungsbelege zu Ausgaben der Schifferkompanie und Schifferarmenstiftung, Rep.-Nr. 141.

⁶⁷ Ebenda.

⁶⁸ Sta. A. Str., Rechtsstreitigkeiten sowie Auskünfte über Personen (1497, 1507), 1606–1684, Rep. 30, Nr. 289.

⁶⁹ Register der Schifferkompanie, Rep.-Nr. 14; Stralsunder Schifferkompanie, Schuldscheine über ausgeliehene Summen von der Schifferkompanie, 1601–1747, Rep.-Nr. 27; Stralsunder Schifferkompanie, Kauf, Vermietung oder Verpachtung vom Gebäude der Schifferkompanie in der Semlowerstraße, 1615–1804, Rep.-Nr. 208; Stralsunder Schifferkompanie, Klage der Schifferbruderschaft gegen den Rat der Stadt Stralsund und die Kaufmannschaft wegen turbationis (Einmischung in ihre Rechte), 1616–1787, Rep.-Nr. 289.

⁷⁰ Stralsunder Schifferkompanie, Rechnungsbelege der Schifferarmenstiftung, 1640–1689, Rep.-Nr. 88; Rechnungsbelege, Rep.-Nr. 141; Stralsunder Schifferkompanie, Rechnungsbelege zu Ausgaben der Schifferkompanie und Schifferarmenstiftung, 1641–1680, Rep.-Nr. 143.

⁷¹ Inventarbuch, Rep.-Nr. 16.

In der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts gehörten die Boldecksgelder, Zinsen aus Rentenverschreibungen, aber auch die jährlichen Mitgliedsbeiträge zu den hauptsächlichsten Einnahmequellen der Korporation. Die Boldecksgelder waren zum Teil Spenden verstorbener Brüder und Schwestern sowie ihrer nächsten Angehörigen. Außerdem übergaben Personen, die nicht der Korporation angehörten, für die Nutzung der Sargtücher der Schifferkompanie Geldbeträge. Darüber hinaus konnten die Bootsleute Stralsunds einen besonderen Boldeck für Begräbnisse verwenden. Auf Anordnung der Kammerherren ließen die Alterleute 1647 zwei Boldecke für die Bootsleute anfertigen, welche 95 Gulden und 11 1/2 Schillinge beziehungsweise 49 Gulden kosteten. Im Jahre 1676 bezahlte die Schifferkorporation für einen weiteren Boldeck der Bootsleute 49 Gulden und 9 Schillinge. Für die Benutzung des Boldecks wurde oftmals aus dem Nachlaß der Bootsleute oder ihrer Angehörigen eine Gebühr von 20 Schillingen an die Schifferkorporation entrichtet.⁷²

Seit 1649 erhielt die Schiffergesellschaft insgesamt folgende Beträge:

Jahr	Betrag	Jahr	Betrag	Jahr	Betrag	Jahr	Betrag
1649:	69 m sund.	1662:	33 fl.	1675:	107 fl. 4 ß	1688:	–
1650:	93 m sund.	1663:	–	1676:	94 fl. 22 ß	1689:	–
1652:	40 fl.	1664:	–	1677:	17 fl. 12 ß.	1690:	9 fl.
1653:	49 fl.	1665:	–	1678:	32 fl.	1691:	–
1654:	72 fl.	1666:	–	1679:	38 fl. 20 ß.	1692:	10 fl.
1655:	51 fl.	1667:	–	1680:	14 fl. 12 ß	1693:	–
1656:	39 fl. 4 ß	1668:	–	1681:	18 fl.	1694:	6 fl. 8 ß
1657:	106 fl.	1669:	–	1682:	6 fl.	1695:	27 fl. 12 ß
1658:	78 fl.	1670:	–	1683:	14 fl. 12 ß.	1696:	14 fl.
1659:	96 fl. 12 ß	1671:	–	1684:	7 fl.	1697:	8 fl.
1660:	55 fl. 9 ß	1672:	45 fl. 4 ß	1685:	–	1698:	10 fl. 16 ß
1661:	45 fl. 20 ß	1673:	9 fl. 16 ß	1686:	–	1699:	–
		1674:	56 fl. 16 ß	1687:	11 fl.	1700:	–

Die Darlehen, welche die Korporation in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts vergab, wurden zumeist aus der Armenkasse genommen. Von den insgesamt 36 Darlehen, die zwischen 1650 und 1701 nachweisbar sind, waren nur elf sogenanntes Brudergeld. In fünf Fällen wurden je 100 Gulden ausgezahlt sowie je einmal 400, 200, 160, 80, 65 und 25 Gulden.⁷³ Von diesen Rentenverschreibungen erhielt die Korporation zwischen 1673 und 1700 pro Jahr an Zinsen:

⁷² St. A. Str., Protokolle des Kammergerichts, 1680, Rep. 3, Nr. 1604, fol. 79a; Boldichregister, Rep.-Nr. 15; Brüderbuch, Rep.-Nr. 19; Rechnungsbelege, Rep.-Nr. 88; Im Jahre 1675 wurden von den Bootsleuten für die Benutzung der Sargtücher zwischen 12 und 16 Schilling lübisch entrichtet. Für die Begräbnisse von fünf Personen wurden keine Beträge entrichtet. Stralsunder Schifferkompanie, Abgaben der Schifferkompanie und der Schifferbrüder, 1652–1799, Rep.-Nr. 42.

⁷³ Register der Schifferkompanie, Rep.-Nr. 14; Brüderbuch, Rep.-Nr. 19; Stralsunder Schifferkompanie, Einnahmen und Ausgaben der Schifferkompanie, 1680–1740, Rep.-Nr. 52.

1673: 21 fl. 20 ß
 1674: 27 fl. 8 ß
 1675: 18 fl. 8 ß
 1676: 13 fl. 8 ß
 1677: 13 fl. 8 ß

1678: 23 fl. 8 ß
 1679: 8 fl.
 1686–1689: jährlich 10 fl.
 1693–1694: jährlich 4 fl.
 1695–1700: jährlich 2 fl.

Die Summe aller Mitgliedsbeiträge, die ebenfalls als Brudergeld bezeichnet wurden, weist in ihrer Höhe beträchtliche Schwankungen auf. So zahlten die Schifferbrüder in den Jahren 1673 bis 1700 folgende Beträge, einschließlich der Strafger, die sie für Vergehen zu entrichten hatten:⁷⁴

Jahr	Betrag	Jahr	Betrag	Jahr	Betrag
1673:	130 fl. 8 ß	1682:	77 fl. 4 ß	1691:	87 fl. 20 ß
1674:	149 fl. 3 ß	1683:	62 fl. 6 ß	1692:	143 fl. 9 ß
1675:	26 fl.	1684:	104 fl.	1693:	141 fl.
1676:	53 fl. 13 ß	1685:	8 fl.	1694:	–
1677:	–	1686:	69 fl. 12 ß	1695:	77 fl. 18 ß
1678:	–	1687:	83 fl. 22 ß	1696:	104 fl. 19 ß
1679:	3 fl. 8 ß	1688:	–	1697:	7 fl. 4 ß
1680:	32 fl. 3 ß	1689:	75 fl. 16 ß	1698:	–
1681:	67 fl. 14 ß	1690:	63 fl. 22 ß	1699:	88 fl. 12 ß
				1700:	–

An einzelnen Beiträgen entrichteten die Mitglieder oftmals 8 ß; 16 ß; 1 fl. 16 ß; 1 fl. 20 ß; 2 fl. 12 ß; 2 fl. 16 ß. Seit 1692 wurden vereinzelt auch höhere Beträge gezahlt, zum Beispiel: 5 fl. 16 ß; 6 fl. 18 ß; 8 fl.; 8 fl. 20 ß.⁷⁵ Diese Zuwendungen enthalten bei den aktiven Schiffen summarisch die „Führung“ von allen Fahrten. Es ist deshalb nicht möglich festzustellen, ob seit 1687 das betreffende Mitglied ein vollwertiger Schiffer oder ein Mitschiffer war.

Die Schwankungen in der Höhe der Mitgliedsbeiträge widerspiegeln, wenn auch nur indirekt, die zahlreichen Belastungen, denen Stralsunds Handel und Schifffahrt ausgesetzt waren. 1679, nach der Belagerung der Stadt, erhielt die Korporation lediglich 3 Gulden und 8 Schillinge. Darüber hinaus wird erkennbar, daß die Schifffahrt der Stadt bis etwa 1690 beständig abnahm. Erst nach diesem Zeitpunkt lassen die Quellen eine allmähliche Besserung beziehungsweise Stabilisierung der Verhältnisse erkennen.

Zu den Einnahmen der Korporation gehörten auch weiterhin die Zuwendungen der Schaffer und Alterleute. Die beiden jährlich abtretenden Schaffer bezahlten gemeinsam 5 Gulden, die zwei neugewählten Schaffer je 5 Gulden. Somit entrichtete jeder Schaffer zu Beginn und am Ende seiner zweijährigen Amtszeit insgesamt 7 Gulden und 12 Schillinge. Die Alterleute zahlten zum Amtsantritt je 10 Gulden für einen Silberbecher an die Kompanie.⁷⁶ Weitere Zuwendungen erhielt die Korporation durch das Eintrittsgeld der

⁷⁴ Brüderbuch, Rep.-Nr. 19.

⁷⁵ Ebenda.

⁷⁶ Ebenda; Vgl. Titie Wolter, Denckwürdigkeiten der löblichen Schiffer=Compagnie oder sogenannte Stiftung= und Ordnungen, Stralsund 1699, fol. B 3 a.

neuen Schifferbrüder. Jene Korporationsangehörigen, deren Väter oder Verwandte bereits Mitglieder der Schiffergesellschaft waren, bezahlten 4 Gulden Eintrittsgeld, die anderen 6 Gulden. Verschiedentlich erhielt die Korporation dadurch größere Beträge, so im Jahre 1691, als 18 neue Mitglieder insgesamt 90 Gulden zahlten. Außerdem verpachtete die Schiffervereinigung ihr Gesellschaftshaus jährlich an einen der Alterleute für eine Summe von 60 Gulden.⁷⁷ Die Gebühren, welche die Schifferbrüder für die Benutzung der Teerkessel der Korporation zu entrichten hatten, beliefen sich auf einige Gulden jährlich.⁷⁸

Zu den regelmäßigen Ausgaben der Schiffergesellschaft zählten die Entlohnung für den Hafenschreiber und den Schreiber der Korporation. Sie erhielten jährlich 12 Schillinge beziehungsweise 2 Gulden. Der Diener der Schiffervereinigung, er wohnte im Fährtor, bekam einen Gulden im Jahr, die Magd im Gesellschaftshaus 8 bis 12 Schillinge. Die Grundstücks- oder Haussteuer, die von der Gesellschaft jedes Jahr an die Stadt gezahlt werden mußte, betrug 12 Gulden. Die Sargtücher für die Beerdigung der Schiffer nahm ein Altermann in Verwahrung, die der Bootsleute eine Schifferschwester. Für die Aufbewahrung zahlte die Schiffergesellschaft eine jährliche Zuwendung von einem Gulden pro Person.⁷⁹

Weitere gelegentliche Ausgaben bezogen sich auf den Ankauf eines Brüderbuches (Preis: 3 fl. 18 ß) und den Erwerb eines Seerechtsbuches (Preis: 1 fl. 12 ß). Die Abrechnung aus dem Jahre 1684 enthält die Mitteilung, daß die Korporation fünf alte Kessel einem Kupferschmied übergab und dafür zwei neue Kessel erhielt. Das Gewicht der alten Kessel betrug zusammen 214 Pfund, das Pfund Kupfer zu 9 Schillingen gerechnet. Die neuen Kessel wogen insgesamt 174 Pfund. Das Pfund Kupfer besaß einen Wert von 14 Schillingen. Die Differenz von 21 Gulden und 6 Schillingen wurde von der Schiffergesellschaft bezahlt und *diese beyden Kettell auff gewieße Hure Auß Gedahn*.⁸⁰ Die Quellen geben zugleich Auskunft über die finanziellen Aufwendungen für Rechtsstreitigkeiten, einschließlich der Bezahlung von Advokaten oder Lizentiaten, die im Auftrag der Schifferbrüder rechtliche Angelegenheiten der Kompanie regelten.⁸¹

Auch in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts wurde ein erheblicher Teil der Einnahmen für die jährlichen Versammlungen aller Schifferbrüder oder die Zusammenkünfte der Alterleute und Schaffer aufgewendet. Gegen Ende des 17. Jahrhunderts, in den Jahren 1689 bis 1691 dauerte die Zusammenkunft zwei Tage, im Jahre 1691 schloß sich an die Versammlung aller Schifferbrüder die Rechnungslegung der Alterleute und Schaffer an.⁸² Die Ausgaben für den Etting, die Versammlung der Schiffergesellschaft, beziehungsweise für die Zusammenkünfte des Vorstandes betrugen zwischen 1673 und 1700:

⁷⁷ Brüderbuch, Rep.-Nr. 19.

⁷⁸ Ebenda.

⁷⁹ Ebenda.

⁸⁰ Ebenda.

⁸¹ Ebenda.

⁸² Ebenda.

Jahr	Betrag	Jahr	Betrag	Jahr	Betrag
1673:	16 fl. 3 ß	1682:	104 fl. 21 1/2 ß	1691:	158 fl.
1674:	32 fl. 4 1/2 ß	1683:	77 fl. 9 ß	1692:	160 fl. 19 ß
1675:	5 fl. 17 1/2 ß	1684:	117 fl. 14 ß	1693:	162 fl. 13 ß
1676:	71 fl. 13 ß	1685:	40 fl. 6 ß	1694:	—
1677:	19 fl. 3 1/2 ß	1686:	32 fl. 8 ß	1695:	163 fl. 2 ß
1678:	19 fl. 3 ß	1687:	147 fl. 16 ß	1696:	176 fl. 16 ß
1679:	84 fl. 10 1/2 ß	1688:	33 fl. 4 ß	1697:	12 fl. 6 ß
1680:	114 fl. 8 ß	1689:	141 fl. 5 ß	1698:	11 fl. 12 ß
1681:	91 fl. 3 ß	1690:	131 fl. 9 ß	1699:	152 fl. 13 3/4 ß
				1700:	10 fl. 7 ß

Insgesamt umfaßten die Einnahmen und Ausgaben der Korporation, ohne Einbeziehung der Armengelder, in dem genannten Zeitraum folgende Beträge:

Jahr	Einnahmen	Ausgaben
1673:	294 fl. 16 ß	252 fl. 13 ß
1674:	297 fl. 3 ß	468 fl. 16 1/2 ß
1675:	205 fl.	102 fl. 3 ß
1676:	284 fl. 1 ß	193 fl. 23 1/2 ß
1677:	172 fl. 6 ß	62 fl. 2 1/2 ß
1678:	200 fl. 20 ß	25 fl. 6 ß
1679:	130 fl. 20 ß	178 fl. 9 1/2 ß
1680:	155 fl. 23 ß	262 fl. 19 ß
1681:	195 fl. 2 ß	323 fl. 9 ß
1682:	177 fl. 12 ß	395 fl. 20 1/2 ß
1683:	183 fl. 6 ß	275 fl. 13 ß
1684:	215 fl. 14 ß	208 fl. 23 ß
1685:	193 fl. 6 ß	313 fl.
1686:	157 fl. 4 ß	114 fl. 19 ß
1687:	192 fl. 22 ß	190 fl. 16 ß
1688:	108 fl. 15 1/2 ß	70 fl. 8 ß
1689:	215 fl. 16 ß	225 fl. 17 ß
1690:	197 fl. 2 ß	367 fl. 3 1/2 ß
1691:	271 fl. 10 ß	425 fl. 21 ß
1692:	254 fl. 10 ß	260 fl. 1 ß
1693:	277 fl. 5 1/2 ß	288 fl. 19 1/2 ß
1694:	73 fl. 20 ß	72 fl. 20 ß
1695:	175 fl. 16 1/2 ß	222 fl. 20 ß
1696:	218 fl. 19 ß	236 fl. 15 ß
1697:	96 fl. 4 ß	74 fl. 1/2 ß
1698:	77 fl. 12 ß	66 fl. 2 1/2 ß
1699:	249 fl. 16 ß	184 fl. 21 3/4 ß
1699/1700:	672 fl. (Einnahme und Vorrat)	66 fl. 5 3/4 ß
1700:	702 fl. 11 1/4 ß (Einnahme und Vorrat)	161 fl. 14 ß

Aus der Aufstellung wird deutlich, daß die finanziellen Mittel der Korporation trotz aller ökonomischen, politischen und militärischen Belastungen, unter denen das Gemeinwesen und somit auch die Schifferkompanie zu leiden hatten, immer noch eine tragfähige Grundlage für das korporative Leben waren. Jedoch überforderten die Aufwendungen des öfteren die wohl abnehmende finanzielle Leistungsfähigkeit der Schiffergesellschaft, zumal sich Teuerungen ebenfalls negativ auf den Etat der Korporation auswirkten. So mußte die Kompanie im Jahre 1687 einen Teil ihres Silberschatzes verkaufen. Unter den veräußerten Gegenständen befanden sich eine Kanne und eine Schüssel von 120 beziehungsweise 125 Lot Gewicht. Der Erlös betrug insgesamt 502 Gulden und 4 Schillinge.⁸³

Über die schwindende oder zumindest stagnierende Finanzkraft der Schiffervereini- gung geben auch die Kassenbestände, die 1674, 1690, 1696 und 1699 durch den Vor- stand überprüft wurden, Auskunft. Im Jahre 1674 verfügte die Kompanie über Bargeld in Höhe von 365 Reichstalern. Außerdem hatte Albrecht Moltzahn im Jahre 1659 den Schifferbrüdern Silbergerät im Wert von 200 Reichstalern übergeben. Dieses Silber hinterlegte er bei der Korporation als Sicherheit für ein Darlehen von 400 Gulden. 1699 besaß die Schifferkompanie ein Barvermögen von 345 Reichstalern. Außerdem war Hin- drich Wollschläger Schuldner für ein Darlehen von 40 Gulden. Dafür zahlte er jährlich 2 Gulden Zinsen.⁸⁴ Das Eigentum der Korporation bestand aber zum größten Teil aus Grundbesitz, Silber-, Zinn- und anderen Gerätschaften. Die Zahl der Gegenstände aus Silber wurde zudem durch die Geschenke der Alterleute und Schaffer ständig ver- größert, obgleich sich einige Schaffer ihrer Verpflichtung, die Korporation durch Geld- geschenke zu unterstützen, entzogen. Demnach wird sich der Vermögensumfang der Schifferkompanie seit der Mitte des 17. Jahrhunderts kaum verändert haben.

Die Grundlage für die finanziellen Zuwendungen an die Korporation war das Ver- mögen der Stralsunder Schiffer sowie der anderen Mitglieder der Schiffergesellschaft. Leider geben die Testamente des 17. Jahrhunderts nur unzureichend Auskunft über die materielle Situation, in der sich die Schiffer befanden. Trotzdem bieten sie gelegentliche Anhaltspunkte für die soziale Lage der Korporationsangehörigen. Die Differenzierung unter den Schiffen in bezug auf ihre Vermögensverhältnisse blieb auch im Verlauf des 17. Jahrhunderts bestehen. Wahrscheinlich ist aber, daß in der ersten Hälfte des Jahr- hunderts mehr Schiffer über größere Vermögenswerte verfügten als in den folgenden 50 Jahren.

In den Jahren 1698 bis 1700 ordneten die Stralsunder Kammerherren den Nachlaß des Schiffers und Altermannes Bastian Peters.⁸⁵ Dieser Schiffer war in Stockholm verstor- ben. Seine Witwe hielt sich ebenfalls in der Stadt auf und wollte dort ihren ständigen Wohnsitz beziehen. Im Verlauf der Erbschaftsauseinandersetzung wurde das Haus des Bastian Peters für 900 Gulden verkauft. Die Schulden des Schiffers in Höhe von 166 Gulden und 16 Schillingen wurden von diesem Betrag beglichen. Die Kammerher- ren schätzten das übrige Vermögen des Bastian Peters auf mindestens 600 Gulden. Dazu

⁸³ Ebenda.

⁸⁴ Ebenda; Register der Schifferkompanie, Rep.-Nr. 14.

⁸⁵ Sta. A. Str., Der Nachlaß des Schiffers Bastian Peters, 1698–1700, Rep. 3, Nr. 5314.

gehörten persönliche Gegenstände im Wert von 200 Gulden und eine Schiffspart. Der Wert der Part betrug wenigstens 400 Gulden. Der Nachlaß des Schiffers besaß nach Abzug aller Schulden somit einen Umfang von 1333 Gulden und 8 Schillingen.

Im Jahre 1702 verstarb die Witwe des Schiffers Martin Lokenvitz. Das Inventarverzeichnis, das über ihr Eigentum angefertigt wurde, enthält eine detaillierte Aufstellung ihres Besitzstandes. Das Inventarverzeichnis wurde durch den Advokaten Conrad Stern angefertigt. An der Inventarisierung nahmen der Schiffer Frans Göttke, seine Frau und die Frau des Schiffers Jan Turow teil. Beide Frauen waren die Töchter der Witwe. Anwesend waren auch der Kämmererdiener sowie eine Wardiererin, die die Bekleidung der Verstorbenen schätzte.⁸⁶ An Grundbesitz verfügte die Witwe über eine Wohnbude auf dem Langenwall, die 1682 erbaut wurde. Der Wert des Gebäudes betrug 800 Gulden. Zum Eigentum der Verstorbenen wurde weiterhin gerechnet:

I. Silber:

1. zwei Becher (Gewicht: 19 $\frac{1}{2}$ Lot) – Diese Becher hatte die Erblasserin bereits zu Lebzeiten ihren beiden Töchtern geschenkt.
2. zwei Becher (Gewicht: 13 $\frac{1}{2}$ Lot) – Davon war der eine Becher (Gewicht: 9 Lot) von der Witwe für 9 Gulden und 18 Schillinge verkauft worden, da sie kein Bargeld mehr besaß. Der zweite Becher (Gewicht: 4 $\frac{1}{2}$ Lot) besaß einen Wert von 4 Gulden und 21 Schillingen.
3. ein vergoldeter Becher (Gewicht: 4 Lot) – Wert: 4 Gulden und 16 Schillinge
4. 8 Löffel (Gewicht: 25 Lot) – Wert: 27 Gulden und 2 Schillinge

II. Bargeld:

7 Gulden und 20 Schillinge

III. Gerätschaft aus Zinn:

- | | |
|---|------------------------------|
| 1. 3 Fässer (Gewicht: 12 Pfund) | – 4 Gulden und 12 Schillinge |
| 2. 2 Kannen (Gewicht: 7 Pfund) | – 2 Gulden und 15 Schillinge |
| 3. 2 alte große Fässer
(Gewicht: 10 Pfund) | – 3 Gulden und 18 Schillinge |
| 4. 4 Fässer (Gewicht: 12 Pfund) | – 4 Gulden und 12 Schillinge |
| 5. 1 <i>fladdrube</i> (Gewicht: 2 Pfund) | – 16 Schillinge |

IV. Gerätschaft aus Messing:

- | | |
|-------------------------------------|-----------------------------|
| 1. 7 Becher (Gewicht: 14 Pfund) | – 5 Gulden und 6 Schillinge |
| 2. 4 Becher (Gewicht: 6 Pfund) | – 2 Gulden und 6 Schillinge |
| 3. 1 <i>Stavenbecher</i> | – 12 Schillinge |
| 4. 1 kleiner Becher | – 4 Schillinge |
| 5. 3 Fischkessel (Gewicht: 6 Pfund) | – 2 Gulden und 6 Schillinge |

- V. ein Kupferkessel (alt und geflickt) – 3 Gulden und 8 Schillinge
(Gewicht: 8 Pfund)

Außerdem verfügte die Witwe über Bekleidung sowie Betten und anderes Hausgerät. Der Gesamtwert ihrer Hinterlassenschaft betrug 1022 Gulden und 6 $\frac{1}{2}$ Schillinge. Gemäß dem Testament, das Martin Lokenvitz und seine Frau am 10. Juli 1693 anfertigen ließen, sollte ein Teil ihres Vermögens folgendermaßen verwendet werden:

⁸⁶ Sta. A. Str., Testament des Marten Lokenvitz, Nr. L7a (1702).

- | | |
|-------------------------------|---|
| 1. für Wegebau | – 8 Gulden und 8 Schillinge |
| 2. der Jacobikirche | – 33 Gulden und 8 Schillinge |
| 3. der Stadtschule | – 10 Gulden |
| 4. dem Elendenhaus | – 6 Gulden |
| 5. dem Schiffer Johann Breide | – 300 Gulden und für zwei Jahre Zinsen zu 5 Prozent (= 30 Gulden) |
| 6. dem Kaland | – 100 Gulden |

Darüber hinaus wurden für die Anfertigung des Inventars, für die Arbeit des Kämme-reidieners und der Wardiererin sowie für das Essen, das während der Inventarisierung verzehrt wurde, 16 Gulden vom Vermögen abgezogen. Für die Erben verblieb somit ein Gesamtbetrag von 518 Gulden und 14¹/₂ Schillingen.

Der Bootsmann und Höker Hans Kröger sowie seine Ehefrau Dorothea von der Lühe ließen 1645 ein gemeinsames Testament ausstellen, wovon eine Abschrift aus dem Jahre 1660 erhalten blieb. Darin setzten sich beide Ehepartner gegenseitig als Erben ein. Sowohl Hans Kröger als auch Dorothea von der Lühe bestimmten für das Waisenhaus 5 Gulden und zum Wegebau 2 Gulden. Hans Kröger hinterließ seiner Frau eine Bude sowie sein übriges Eigentum in Form von Gold, Silber, Betten, Leinwand, Kleidern und Hausgerät. Dorothea von der Lühe vermachte ihrem Mann den geringen Besitz, den sie in die Ehe eingebracht hatte.⁸⁷ Die Hinterlassenschaft beider Eheleute dürfte einen Wert von etwa 1000 bis 1300 Gulden besessen haben.

Der Schiffer Andreas Wolter verfügte in seinem Testament vom 1. Mai 1674, daß dem Armenhaus „St. Johannis“ 2 Gulden und für Wegebau 4 Mark sundisch aus seiner Hinterlassenschaft auszuzahlen waren. Seine Kinder aus erster Ehe sollten insgesamt 100 Reichstaler erhalten. Das übrige Vermögen bekamen seine Frau Catarina und die beiden Kinder aus zweiter Ehe.⁸⁸ Der Wert der Erbschaft betrug möglicherweise 1200 bis 1500 Gulden.

Das gemeinsame Testament des Schiffers Jochen Schulte und seiner Ehefrau Margarete Reseken enthält die Festlegung, daß ein Ehepartner vom anderen alle beweglichen und unbeweglichen Güter erbte. Darüber hinaus bestimmte Jochen Schulte für Wegebau 2 Gulden pommerscher Währung. An verarmte Witwen von Geistlichen sollten insgesamt 8 Gulden pommerscher Währung ausgezahlt werden. Nach dem Tod der beiden Eheleute sollte Hans Elers, der Mitreeder und Freund des Jochen Schulte⁸⁹, ein Legat von 100 Reichstalern erhalten. Das übrige Erbe war zu gleichen Teilen unter die Freunde Jochen Schultes und seiner Frau aufzuteilen, *jedoch daß zuförderst Lorentz Brehmer Einhundert gülden dauon als ein praelegatum vorweg ziehen konnte*.⁹⁰ Das geschätzte Vermögen beider Eheleute umfaßte demnach ungefähr 1000 bis 1500 Gulden.

Die Frau des Schiffers Jochim Usedom, Anna Markowen, hinterließ ihrer Halbschwester Christina Markowen 100 Gulden in pommerscher Währung. Außerdem verfügte Anna Markowen, daß von ihrem Eigentum 6 Mark sundisch für Wegebesserung ausgegeben werden. Die restliche Hinterlassenschaft sollten Jochim Usedom und des-

⁸⁷ Sta. A. Str., Rep. 3, Nr. 5249.

⁸⁸ Sta. A. Str., Test.-Nr. W 11 (1674).

⁸⁹ Sta. A. Str., Test.-Nr. S 12 (1660).

⁹⁰ Ebenda.

sen Tochter aus erster Ehe, Margareta Usedom, erben.⁹¹ Der Besitz der Anna Markowen dürfte einen Wert von etwa 500 Gulden besessen haben.

Das Testament des Schiffers und späteren Kaufmannes Michel Runge und seiner Frau Catharina Jansen gibt, ebenso wie die vorherigen Testamente, nur geringen Aufschluß über den tatsächlichen Vermögensstand der Erblasser. Neben dem Erbgang enthält das Schriftstück nur Informationen über einige kleinere Legate. So sollten das Schifferarmenhaus 6 Gulden, die Jacobikirche 10 Gulden und das Waisenhaus 4 Gulden erhalten. Für den Unterhalt der Wege wurden durch die Erblasser 2 Gulden ausgesetzt.⁹² Darüber hinaus verfügte Michel Runge 1672 nachweisbar über Partenbesitz. Er war Mitreeder des Kreiers „St. Peter“. Dieses Schiff besaß eine Tragfähigkeit von 32 Last, der Schiffer war Michel Raddevan.⁹³ Außerdem war Michel Runge längere Zeit als Kaufmann tätig. Das Recht, Großhandel zu betreiben, erwarben durch Eidesleistung nur die vermögenden Kaufleute der Stadt.⁹⁴ Demnach wird das Eigentum des Schifferaltermannes recht umfangreich gewesen sein. Es ist zu vermuten, daß sein Vermögen zwischen 5000 und 10000 Gulden umfaßte.

Jürgen Broje, ebenfalls Altermann der Schifferkompanie, besaß wahrscheinlich ein ebenso großes Vermögen. Im Jahre 1672 war er Miteigentümer von vier Stralsunder Schiffen:⁹⁵

Typ	Name	Lasten	Name des Schiffers
Schiff	„Der Friede“	60	Thomas Brun
Schiff	„Der verlorene Sohn“	40	Arendt Gellentin
Schute	„Johannes“	25	Michel Rosenbom
Schute	„Hoffnung“	18	Albrecht Broje

Verschiedentlich verfügten weitere Schiffer über Partenbesitz an anderen Schiffen. Jedoch besaßen sie, neben ihrem Anteil am eigenen Fahrzeug, lediglich eine zweite Part von einem anderen Schiff.⁹⁶ Obleich sich der Besitzstand der Schiffer im Verlauf des

⁹¹ Sta. A. Str., Test.-Nr. M 1 (1668).

⁹² Sta. A. Str., Test.-Nr. R 14 (1673).

⁹³ Sta. A. Str., Rep. 15, Nr. 216.

⁹⁴ Sta. A. Str., Rep. 16, Nr. 168; Hacker, Die Stadt Stralsund in der frühen Schwedenzeit, S. 79.

⁹⁵ Sta. A. Str., Rep. 15, Nr. 216.

⁹⁶ Ebenda.

	Schiffstyp	Lastenzahl	Name des Schiffers
Peter Schack	Schiff	60	Berendt Berens
Hans Heideman	Schiff	50	Clas Heideman
Lorentz Bremer	Schute	33	Hans Rike
	Schiff	70	Jacob Havemann
Bastian Peters	Schute	40	Hinrich Petersen
Jacob Hagemeister	Schute	36	Jochim Klattel
Clas Krey	Galiot	26	Marten Lokelwitz
Michel Rosenbohm	Boiert	14	Peter Volcker

17. Jahrhunderts verringerte, verfügten sie immer noch über eine gesicherte Existenzgrundlage. Jedoch verstärkte sich die große Differenzierung zwischen den Angehörigen dieser Berufsgruppe infolge der ökonomischen Situation Stralsunds. Das Profil des Schiffers wurde zunehmend durch Züge eines bezahlten Transportarbeiters geprägt. Andererseits erreichten einige Schiffsführer die soziale und berufliche Stellung von Kaufleuten. Im Vergleich zu den anderen Besatzungsmitgliedern konnten die Schiffer ihre exponierte Stellung zumeist bewahren. Trotzdem wurde wohl der Abstand, in bezug auf das Vermögen und die soziale Stellung, zwischen Bootsmann und Schiffer geringer. Das betraf vor allem die sogenannten Mitschiffer. Im Zuge dieser Entwicklung war es einigen Bootsleuten wahrscheinlich eher möglich, auf der Grundlage ihres erworbenen oder erarbeiteten Vermögens bis zum Schiffer aufzusteigen. In wenigen Fällen gelang es ihnen sogar, Kaufmann zu werden.

3. Die Wirksamkeit der Schiffergesellschaft in der Stadt

Die Bedeutung der Schiffergesellschaft für Stralsund wird durch die Schiffswacht und die Armenfürsorge deutlich. Für das 17. Jahrhundert sind genaue Aufstellungen über Schiffswachtgeldrechnungen nur vereinzelt überliefert. Sie widerspiegeln die Verantwortung der Schiffergesellschaft für die Sicherheit der Stralsunder Schifffahrt und für den Hafen. In den Wintermonaten der Jahre 1640/41, 1649/50, 1657/58, 1659/60 und 1672/73 überwinterten jeweils 81, 104, 106, 60 und 75 Schiffe im Hafen der Stadt. Das Verhältnis zwischen den Stralsunder und den auswärtigen Schiffen sah wie folgt aus:⁹⁷

Jahre	Stralsunder Schiffe	auswärtige Schiffe
1640/41	73	8
1649/50	95	9
1657/58	64	42
1659/60	57	3
1672/73	74	1

Entsprechend der Lastenzahl ihrer Schiffe bezahlten die Schiffer das Wachtgeld. Für die genannten Jahre erhielt die Schiffergesellschaft folgende Beträge:

1640/41	– 88 Gulden und 12 Schillinge
1649/50	– 59 Gulden und 3 1/2 Schillinge
1657/58	– 135 Gulden und 16 Schillinge
1659/60	– 35 Gulden und 4 Schillinge
1672/73	– 39 Gulden und 8 1/2 Schillinge

In der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts bezahlten die Schiffer pro Last einen halben Schilling an Wachtgeld. Im Jahre 1658 mußte von den Schiffern ein Schilling für jede

⁹⁷ Schiffswachtgeldrechnungen, Rep.-Nr. 269.

Last ihrer Fahrzeuge entrichtet werden, 1673 betrug das Wachtgeld für jede Last einen Groschen. Die fremden Schiffer, sie beteiligten sich mit ihrer Besatzung nicht an der Schiffswacht, bezahlten in diesem Jahr $1\frac{1}{2}$ Schillinge je Last.⁹⁸

Das Geld diente der Bezahlung der Schiffswache. Im Jahre 1649 bekamen die vier Bootsleute jeder 1 Gulden und 4 Schillinge wöchentlich. Im Gegensatz zur Schiffswachtordnung beteiligten sich Schiffer nicht an der Wache. Die Schiffswacht begann im Jahre 1649 am 20. Dezember und endete am 17. Februar 1650. Zusätzlich zur Bezahlung wurden an die Bootsleute über den gesamten Zeitraum der Wache 2 Gulden ausgegeben. Außerdem erhielten die Angehörigen des Schiffsvolkes, die während der Zusammenkunft der Schiffergesellschaft, dem *Etting*, die Schiffswache gingen, noch einen Gulden und 16 Schillinge für Nahrungsmittel.⁹⁹ Im Jahre 1650 begann die Schiffswacht am 9. Dezember und endete am 16. März des folgenden Jahres. Die Gesamtausgaben, einschließlich der wöchentlich pro Person gezahlten 1 fl. 4 ß, betragen 77 fl. und 7 Schillinge.¹⁰⁰

Der Feststellung von Hans-Joachim Hacker, daß im 17. Jahrhundert von „der üblichen Winterlage der Schifffahrt“ nicht mehr gesprochen werden kann, „wie die Pfahlgeldhebungen und auch die Hafenkammerbücher belegen“, ist durchaus zuzustimmen. Jedoch wurden die Winterlage und die Schiffswacht notwendig, wenn der Strelasund zufror oder der Eisgang die Schifffahrt stark behinderte. Der späte Beginn der Schiffswacht sowie ihre Dauer weisen auf diesen Tatbestand hin. In einer späteren Fassung der Schiffswachtordnung wurde festgelegt, daß die Schiffswacht im Winter begonnen wurde, *wann das Wasser zugefroren, daß man von Strahlsund über den Strohm, nach der alten Febr, sicherlich hinüber gehen kan.* Die Schiffswacht stand somit mit der Zeit der Winterlage, die durch die klimatischen Bedingungen erzwungen wurde, in enger Verbindung. Deshalb ist nicht anzunehmen, daß die Wache von den Schiffern und ihren Besatzungsmitgliedern jährlich gegangen wurde.¹⁰¹

Die Bedeutung der Schiffergesellschaft für die städtische Armenfürsorge wuchs bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts beständig an. Auf Grund der zunehmenden Einnahmen erhielten immer mehr notleidende Menschen finanzielle Zuwendungen durch die Schifferbrüder:¹⁰²

Jahr	Einnahmen	Ausgaben (in Mark sundisch)
1627	—	167 m 2 ß
1628	577 m 14 ß	576 m 14 ß
1629	314 m 14 ß	235 m 8 ß
1630	358 m 2 ß	194 m 5 ß
1631	412 m 9 ß	149 m 8 ß
1632	482 m 1 ß	279 m 13 ß

⁹⁸ Ebenda.

⁹⁹ Ebenda.

¹⁰⁰ Ebenda.

¹⁰¹ Wolter, Denckwürdigkeiten, fol. E 3 b; Hacker, Die Stadt Stralsund in der frühen Schwedenzeit, S. 155.

¹⁰² Armenregister, Rep.-Nr. 13; Armenregister, Rep.-Nr. 197; Armenregister, Rep.-Nr. 199.

Jahr	Einnahmen	Ausgaben (in Mark sundisch)
1633	481 m 7 ß	265 m 6 ß
1634	525 m	311 m 13 ß
1635	759 m 4 1/2 ß	612 m 1 ß
1636	1075 m 8 ß	1055 m 13 1/2 ß
1637	1691 m 4 ß	1694 m 11 ß
1638	1075 m 9 ß	866 m 4 ß
1639	1247 m 7 ß	946 m 9 ß
1640	1250 m 12 ß	1283 m 11 ß
1641	1070 m 9 ß	1044 m
1642	881 m 7 ß	928 m 1 ß
1643	1020 m 9 ß	731 m 4 ß
1644	1498 m 10 ß	1860 m 12 ß
1645	665 m 9 ß	780 m 9 ß
1646	1167 m 13 ß	793 m 15 ß
1647	1585 m 14 ß	1140 m 15 ß
1648	1021 m 1 ß	1059 m 6 ß

Die Ausgaben bezogen sich, neben einer Vielzahl von städtischen und auswärtigen Bedürftigen, auf mehrere Armenhäuser in Stralsund. Die Schifferbrüder zahlten zum Beispiel an folgende Armenhäuser Geld:¹⁰³

	1627	1628	1629	1630	1631	1632	1633
Elendenhaus	4 m 2 ß	4 m 2 ß	9 m	9 m	9 m	9 m	9 m
St. Johannis	51 m	51 m 4 ß	55 m	58 m 11 ß	63 m 3 ß	61 m 3 ß	55 m 14 ß
Achter Marien	18 m	27 m	27 m	27 m	–	36 m	36 m
Paul Lestmanns Armenhaus	9 m	9 m	9 m	9 m	9 m	7 m 8 ß	7 m 8 ß
Waisenhaus	21 m	31 m	33 m	33 m	6 m	60 m	33 m
Achter der Frankenmauer und Frankenstraße	–	6 m	12 m	15 m	15 m	12 m	12 m
Gotteskeller	4 m	4 m	15 m	6 ß	–	–	–
Fischer- und Mühlenstraße	–	–	–	–	–	6 m	6 m

Diese Aufstellung könnte durch Angaben aus den folgenden Jahren ergänzt werden. In bezug auf die Schifferarmen wurden seit 1638 die Zahl der Armen im Schiffer-Stiftungs-Haus und die für ihre Versorgung bezahlten Beträge aufgeführt:¹⁰⁴

1638:	16 Personen	– 24 Mark sundisch
1639:	13 Personen	– 19 Mark sundisch
1640:	–	– 24 Mark sundisch
1641:	–	– 36 Mark sundisch

Bis dahin wurden die Schifferarmen nur einmal, 1628, gesondert angegeben. Für sie zahlte die Korporation 16 Mark und 8 Schillinge sundisch. Bis 1638 werden sie zu den

¹⁰³ Armenregister, Rep.-Nr. 197.

¹⁰⁴ Armenregister, Rep.-Nr. 13.

Armen gezählt haben, für die die Schiffervereinigung mehrmals im Jahr Pauschalsummen in unterschiedlicher Höhe bereitstellte.¹⁰⁵ Die Armengelder wurden weiterhin für die Reparatur von Armenbüchsen sowie für Reparaturarbeiten am Armenhaus der Korporation ausgegeben. Außerdem verbesserte die Korporation aus den Mitteln des Armenfonds' die Ausstattung der Armenunterkünfte.¹⁰⁶

Die Artikel der Ordnung von 1624, welche die Armenfürsorge betrafen, und die Bemühungen der Stralsunder Kaufmannschaft seit 1681, die Verwendung der Armengelder zu kontrollieren, machen deutlich, daß die Stralsunder Schiffergesellschaft neben ihrer Funktion als Seefahrtsgremium gleichzeitig Aufgaben im Rahmen der städtischen Armenfürsorge zu erfüllen hatte. Besonders deutlich wird das neue Aufgabengebiet bei der Almosenvergabe an Flüchtlinge, die während des Dreißigjährigen Krieges in den Mauern der Stadt Schutz suchten.¹⁰⁷

Die Schifferkorporation versorgte auch Bewohner in der weiteren Umgebung der Stadt. Am 3. Januar 1641 schrieb Martin Salflahe, ein Lehrer am Worte Gottes des verwüsteten Kirchspiels Gülzow, an einen der Alterleute, dessen Name nicht überliefert worden ist. Der Geistliche bat die Schiffergesellschaft um eine Spende, da *wegen Verwüstung meines Kirchspiels (ich – T. B.) mich alhir noch aufhalten muss, vnd die lebensmittel vnd Nahrung mir sehr behende vnd geringe wirt*. Einige Zeilen zuvor bedankte er sich für die Unterstützung, *so Er vnd die andern Altermannen so woll die gantze löbliche Schipfergesellschaft mir erzeiget vas biwiesen*.¹⁰⁸ In einem weiteren Brief schilderte Volrath Schultze, Ratsverwandter aus Wolgast, den Verlust durch die Kriegeinwirkungen der Jahre 1628 und 1637 sowie die Rückzahlung von Krediten, nachdem er sein Vermögen verloren hatte. Er bat die Schifferbrüder um eine Spende zum Unterhalt seiner Frau und seines Kindes.¹⁰⁹ Während der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts erreichten die Einnahmen und Ausgaben von Armengeldern folgende Höhe:¹¹⁰

Jahr	Einnahmen	Ausgaben
1649:	973 m 2 ß	752 m 14 ß
1650:	1430 m 12 ß	1264 m
1651:	1368 m 15 ß	1433 m 15 ß
1652:	456 fl. 10 1/2 ß	417 fl. 18 Schillinge
1653:	400 fl. 5 1/2 ß	378 fl. 5 Schillinge
1654:	455 fl.	347 fl. 12 ß
1655:	434 fl. 18 ß	306 fl. 9 ß
1656:	410 fl. 12 ß	243 fl. 18 1/2 ß

¹⁰⁵ Armenregister, Rep.-Nr. 197.

¹⁰⁶ Armenregister, Rep.-Nr. 13; Armenregister, Rep.-Nr. 197.

¹⁰⁷ Armenregister, Rep.-Nr. 13; Rechnungsbelege, Rep.-Nr. 88; Rechnungsbelege, Rep.-Nr. 141; Armenregister, Rep.-Nr. 197; Armenregister, Rep.-Nr. 199.

¹⁰⁸ Stralsunder Schifferkompanie, Unterstützung der Schifferkompanie für Einzelpersonen, Familien, Waisenhaus, Armenpflege, Kinderhaus St. Johannis, Schiffer und andere Bedürftige, 1641–1933, Rep.-Nr. 198.

¹⁰⁹ Ebenda.

¹¹⁰ Einnahmen und Ausgaben der Schifferkompanie, Rep.-Nr. 52; Armenregister, Rep.-Nr. 199.

Jahr	Einnahmen	Ausgaben
1657:	434 fl. 1 ß	279 fl. 5 1/2 ß
1658:	183 fl. 4 1/2 ß	147 fl. 14 ß
1659:	361 fl. 2 ß	337 fl. 6 1/2 ß
1660:	293 fl. 19 ß	251 fl. 23 ß
1661:	378 fl. 5 ß	271 fl. 20 ß
1662:	346 fl. 16 ß	236 fl. 15 ß
1663:	181 fl. 1 1/2 ß	112 fl. 5 1/2 ß
1664:	241 fl.	203 fl. 3 ß
1665:	312 fl. 10 1/2 ß	149 fl. 8 ß
1666:	267 fl. 21 ß	246 fl. 10 ß
1667:	219 fl. 3 ß	136 fl. 4 1/2 ß
1668:	524 fl. 5 ß	275 fl. 11 1/2 ß
1669:	424 fl. 4 ß	219 fl. 3 ß
1670:	327 fl. 17 1/2 ß	215 fl.
1671:	306 fl. 11 ß	246 fl.
1672:	248 fl. 23 1/2 ß	224 fl. 2 ß
1673:	214 fl. 9 ß	163 fl. 1 ß
1674:	345 fl. 6 ß	297 fl. 17 1/2 ß
1675:	287 fl. 14 ß	263 fl. 15 1/2 ß
1676:	93 fl. 16 ß	133 fl. 19 ß
1677:	129 fl. 2 ß	130 fl. 6 ß
1678:	166 fl. 22 ß	88 fl. 22 ß
1679:	22 fl. 12 ß	63 fl. 15 ß
1680:	94 fl. 9 1/2 ß	179 fl. 15 ß
1681:	221 fl. 23 ß	250 fl. 18 ß
1682:	172 fl. 10 ß	
1683:	189 fl. 13 ß	528 fl. 23 ß
1684:	174 fl. 4 ß	376 fl. 8 1/2 ß
1685:	175 fl. 8 ß	450 fl. 22 ß
1686:	211 fl. 18 ß	161 fl. 7 ß
1687:	203 fl. 2 ß	128 fl. 9 ß
1688:	199 fl. 16 ß	117 fl. 4 ß
1689:	222 fl. 11 ß	151 fl. 21 1/2 ß
1690:	153 fl.	118 fl. 20 ß
1691:	438 fl. 20 ß	166 fl. 10 ß
1692:	237 fl. 1 ß	127 fl. 7 ß
1693:	305 fl. 3 1/2 ß	134 fl. 13 1/2 ß
1694:	174 fl. 17 1/2 ß	169 fl. 21 1/2 ß
1694:	486 fl. 11 1/2 ß	596 fl. 1 1/2 ß
1695:	319 fl. 13 ß	290 fl. 15 ß
1696:	218 fl. 20 ß	189 fl. 7 1/2 ß
1697:	167 fl. 1/2 ß	139 fl. 22 ß
1698:	218 fl. 6 1/2 ß	162 fl. 17 ß
1699:	139 fl. 10 ß	253 fl. 17 1/2 ß
1700:	220 fl. 18 3/4 ß	263 fl. 14 1/4 ß

Bis zum Jahre 1694 bezogen sich die Einnahmen und Ausgaben jeweils auf das vorhergehende Jahr. Seit 1694 wurden die Beträge im jeweils angegebenen Kalenderjahr eingenommen oder verausgabt. Trotz der oftmals negativen Jahresbilanz verfügte die

Schiffergesellschaft ständig über einen ausreichenden Kassenvorrat. Deshalb konnte die Korporation die auftretenden Differenzen zwischen Einnahmen und Ausgaben ausgleichen. Eine Überprüfung des Kassenvorrates durch den Vorstand und die Schifferbrüder erfolgte erstmalig im Jahre 1674. Damals verfügte die Kompanie über ein Armenkapital von 1061 Reichstalern. Im Jahre 1700 besaß sie nach Abschluß der Rechnung ein Kapital von 1964 Gulden und 5 Schillingen. Von diesem Betrag hatte die Korporation 585 Gulden als Darlehen ausgegeben.¹¹¹

Der zeitweilige Rückgang der Kassenbestände an Armengeld hatte zwei Ursachen. Wie aus der Übersicht deutlich wird, übertrafen die Ausgaben oftmals die Einnahmen. Infolge des Niedergangs von Handel und Schifffahrt verringerte sich die Zahl der Stralsunder Handelsschiffe bis in die achtziger Jahre des 17. Jahrhunderts. Außerdem konnte ein Teil der Schiffe nicht jährlich eine Fahrt unternehmen oder seltener befrachtet werden. Somit sank auch die Höhe der eingenommenen Armengelder. Gleichzeitig erlitt die Armenkasse Verluste bei der Vergabe von Darlehen. So ließ die Korporation im Jahre 1676 dem Schiffer Albrecht Schwarte 100 Gulden vom Armengeld. Als Sicherheit diente das Haus des Schiffers. Das Gebäude brannte jedoch im Jahre 1680 nieder. Danach besaß Albrecht Schwarte kein Eigentum mehr. Der Vorstand der Schiffergesellschaft konnte sich nur noch an das Grundstück halten. Auf diese Hausstelle zahlte die Stadt 1708 an die Schifferkompanie 50 Gulden aus.¹¹²

Die Armengelder wurden nicht nur von den Mitgliedern der Schifferkompanie entrichtet. Auch Stralsunder Schiffer, die nicht der Korporation angehörten, sowie fremde Schiffer bezahlten gelegentlich das Armengeld, das auf ihren Fahrzeugen gesammelt wurde. Die Zahl dieser Schiffer war jedoch nicht bedeutend. Sie umfaßte zum Beispiel: 1653 – 4; 1654 – 7; 1655 – 5; 1657 – 8; 1661 – 2; 1689 – 14; 1690 – 6; 1700 – 7.¹¹³

Einen Teil der Beträge zahlte die Schifferkompanie an die eigenen Hausarmen oder an städtische Armenhäuser aus. Fremde, die sich in Notsituationen befanden, erhielten weiterhin von der Korporation finanzielle Unterstützung. Die Beträge blieben aber gering. So bekamen in den Jahren 1670 und 1674 ein Schiffer aus Danzig und ein holländischer Kaufmann je 2 Gulden. 1675 schenkte die Kompanie einem Rostocker Geistlichen, *so an die Company schrifftten geschicket*, 8 Gulden. Zwei Jahre später erhielten drei englische Bootsleute, die Schiffbruch erlitten hatten, zusammen 2 Gulden und 16 Schillinge.¹¹⁴

Die Armengelder, welche die Korporation sammelte, wurden auch in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts nicht vollständig an die Armen beziehungsweise die Armenhäuser ausgezahlt. Größere Beträge gab der Vorstand für die Instandhaltung des Schiffer-Stiftung-Hauses sowie für die Reparatur und den Ankauf von Armenbüchsen aus.¹¹⁵

¹¹¹Brüderbuch, Rep.-Nr. 19; Einnahmen und Ausgaben der Schifferkompanie, Rep.-Nr. 52.

¹¹²Register der Schifferkompanie, Rep.-Nr. 14.

¹¹³Einnahmen und Ausgaben der Schifferkompanie, Rep.-Nr. 52; Armenregister, Rep.-Nr. 199.

¹¹⁴Armenregister, Rep.-Nr. 199.

¹¹⁵Ebenda.

- 1680: 105 fl. 19 ß für Bauarbeiten am Armenhaus
 1681: 104 fl. für Bauarbeiten am Armenhaus;
 15 fl. für die Anfertigung einer Armenbüchse
 1683: 197 fl. 7 ß für Bauarbeiten am Armenhaus
 1684: 99 fl. 14 ß für Bauarbeiten am Armenhaus

Im Jahre 1685 kaufte die Schifferkompanie von Joachim Göttke eine Bude und entrichtete zugleich an den Notar Dr. Piehl die Gebühr für die Grundstücksübertragung. Der Kaufpreis, den die Korporation zu zahlen hatte, betrug 153 Gulden. Joachim Göttke konnte diese Bude weiterhin für eine jährliche Miete von 12 Gulden nutzen. Bereits 1680 hatte der Schiffer von der Kompanie 150 Gulden Armengeld als Darlehen erhalten. Die Quellen enthalten keine Nachricht über eine Rückzahlung des Betrages. Am 1. September 1686 kaufte der Altermann Hinrich Arens für 364 Gulden das Grundstück mit der Bude von der Korporation. Die Gesellschaft erhielt 64 Gulden sofort. Die restlichen 300 Gulden behielt Hinrich Arens vorerst als Darlehen. Für diesen Betrag hatte der Altermann jährlich fünf Prozent Zinsen zu entrichten. Das Darlehen wurde von Hinrich Arens 1690 und 1693 in Raten zurückgezahlt. Es ist wahrscheinlich, daß die 150 Gulden Armengeld Joachim Göttke von der Korporation überlassen wurden. Dafür ließ sich die Korporation seine Bude überschreiben und zahlte dem Schiffer den Restbetrag vom Wert des Grundstückes aus. In den Quellen wird dieses Grundstück auch als Brandstelle charakterisiert. Daher erklärt sich der geringe Kauf- und Verkaufspreis.¹¹⁶ Die Armengelder wurden auch für andere Zwecke genutzt. Im Jahre 1685 zogen die Alterleute 74 Gulden von dem vorhandenen Armengeld ab und verwendeten diesen Betrag als Wachtgeld.¹¹⁷

Auf Grund der ungenauen Buchführung der Korporation sowie einiger Versäumnisse bei der finanziellen Unterstützung städtischer Armenhäuser¹¹⁸ richteten die Verordneten für Kirchenvisitation am 30. Juli 1695 ein Schreiben an die Schiffergesellschaft. Die Verordneten wurden vom schwedischen König mit der Inspektion beauftragt. In dem Schreiben erhielten die Alterleute und Schaffer die Aufforderung, über alle Einnahmen und Ausgaben sowie über deren Herkunft beziehungsweise den Verwendungszweck jährlich genaue Verzeichnisse anzulegen. Außerdem hatte der Vorstand den Kasensbestand des betreffenden Jahres zu überprüfen. Die Verordneten für Kirchenvisitation wiesen besonders darauf hin, daß zu den Ausgaben ebenfalls die Spenden an die städtischen Armenhäuser zählten, *wohin auch St. Johannis und das Waisenhaus gehörig*. Darüber hinaus mußten Darlehen, die von Schuldnern an die Korporation zurückgezahlt wurden, erneut durch die Alterleute und Schaffer ausgeliehen werden.¹¹⁹ Aus dem Schriftstück geht gleichzeitig hervor, daß der Vorstand der Korporation bereits früher

¹¹⁶ Register der Schifferkompanie, Rep.-Nr. 14; Einnahmen und Ausgaben der Schifferkompanie, Rep.-Nr. 52.

¹¹⁷ Armenregister, Rep.-Nr. 199. Im Jahre 1684 hatten die Alterleute 50 Gulden Wachtgeld für die Armenfürsorge verwendet. Dieser Betrag wurde wieder in die Kasse der Schiffswacht zurückgezahlt.

¹¹⁸ Vgl. Einnahmen und Ausgaben der Schifferkompanie, Rep.-Nr. 52; Armenregister, Rep.-Nr. 199.

¹¹⁹ Stralsunder Schifferkompanie, Verwaltung der Schifferkompanie und Schifferarmenstiftung, 1695, 1795, Rep.-Nr. 204.

gemahnt wurde, die Mängel in der Verwaltung der Armengelder abzustellen. Daher enthalten die Register der Korporation seit 1694 eine genauere Aufstellung über alle jährlichen Einnahmen und Ausgaben von Armengeldern.¹²⁰

4. Die Bedeutung der Schifferkompanie für die beruflichen Interessen ihrer Mitglieder

Die Statuten vom 2. Januar 1624 waren unter anderem das Spiegelbild für das Streben der Korporation, berufliche Interessen ihrer Mitglieder gegenüber der Obrigkeit zu vertreten. Diese Zielstellung der Schiffergesellschaft wurde im Verlauf des 17. Jahrhunderts deutlich. In einem Schreiben der Schifferbrüder an den Stralsunder Rat vom 16. März 1631 beklagten sie sich über eine Anordnung des schwedischen Admirals Rüning. Danach durfte kein Schiffer ohne eine besondere Zustimmung des Admirals von Stralsund segeln. Die Schifferbrüder baten den Rat um Verhaltensregeln, *daß nicht unter anderer leute bottmeßigkeit wier ingesambt vnser nahrung gans entsetzt werden.*¹²¹ Die Bittschrift der Schifferbrüder wurde durch die Aussage der Stralsunder Bürger Asmus Mouwe und Marten Colle unterstützt. Sie bestätigten die Anordnung des Admirals Rüning.¹²²

Seit der Mitte des 17. Jahrhunderts führten die Stralsunder Schiffer einen jahrzehntelangen Streit mit dem Rat und der Kaufmannschaft. Die Auseinandersetzungen bezogen sich vor allem auf den Eigenhandel der Schiffer und ihre Rechenschaftslegung gegenüber den Mitreedern. Im Jahre 1650 beklagten sich die Schiffer beim Rat darüber, daß die Pfundherren ihren Eigenhandel behinderten. Die Anordnung der Pfundherren schrieb vor, daß sie nur noch Salz und Bier als Führung handeln durften. Sie baten den Rat um Schutz für ihre Rechte.¹²³ In den folgenden Jahren erhielt der Rat weitere Bittschriften. Darin verwiesen die Schiffer wiederholt auf ihre geringen Möglichkeiten, Handel zu treiben, und auf die Belastungen, die sich aus den Kriegen Schwedens und den städtischen Steuern ergaben. Da man ihnen die Rechte als Bürger verwehrte, wollten sie auch von den städtischen Lasten befreit werden. Nach ihrer Ansicht besaßen Fremde in Stralsund größere Freiheiten. Sie forderten den Rat erneut auf, ihre Rechte nicht zu beeinträchtigen, ansonsten wären sie gezwungen, ihre Nahrung *An Andern ordt vndt stell tor suchen weill wir nun schon All 3 Jar Angehallten hebben vndt Nichtes erhalten.*¹²⁴ Der Rat unterstützte aber die Forderungen der Kaufleute und Reeder, die sich mehrmals über die schlechte Rechenschaftslegung der Schiffer beklagt hatten. Durch eine Ratsentscheidung vom 16. Juli 1659 wurde den Schiffen gestattet, auf ihre

¹²⁰ Einnahmen und Ausgaben der Schifferkompanie, Rep.-Nr. 52.

¹²¹ Sta. A. Str., Ersuchen der Altermänner und Verwandten der Schifferkompanie an den Rat um Zurückweisung einer Anordnung des Admirals Rüningk (?) zum Führen eines von ihm ausgestellten Passes bei Verlassen des Hafens, 1631, Rep. 15, Nr. 358.

¹²² Ebenda.

¹²³ Stralsunder Schifferkompanie, Beschwerden der Schifferkompanie an und über den Rat, 1650–1681, Rep.-Nr. 292.

¹²⁴ Abgaben der Schifferkompanie und der Schifferbrüder, Rep.-Nr. 42.

Schiffspart nur Waren von Stralsunder Bürgern einzukaufen und zu handeln. Mitgebrachte Waren konnten die Schiffer in Stralsund an den Anlegebrücken verkaufen. Es war ihnen nur noch erlaubt, die Führung in ihren Häusern anzubieten. Die Schiffer durften auch keine Waren an Fremde verkaufen.¹²⁵

Diese Entscheidung wurde von den Schifffern abgelehnt. Sie wollten weiterhin Waren ohne Beschränkungen handeln und in ihren Häusern verkaufen, da auch in anderen Städten an der Ostseeküste den Schifffern solcher Handel erlaubt sei. Zum Beweis dienten ihnen die Aussagen der drei Lübecker Schiffer Joachim Boltenhagen, Heinrich Schwien und Heinrich Gauw. Der Notar Michael Weber befragte diese Bürger und Schiffer der Travestadt am Vormittag des 10. August 1659 im Auftrage der Alterleute und Schifferbrüder der Schifferkompanie. An der Befragung nahmen zwei Stralsunder Bürger, die nicht der Schifferkorporation angehörten, als Zeugen teil. Die Schiffer antworteten, daß ihnen in Lübeck der freie Handel mit Waren erlaubt sei. Sie waren berechtigt, alle Waren, die sie als eigenes Gut nach Lübeck brachten, an der Trave zu verkaufen. Zudem konnten sie Waren in unbegrenzter Menge in ihren Häusern verkaufen, sofern sie nicht die Möglichkeit hatten, die Güter an den Anlegestellen zu veräußern. Neben den Schifffern besaßen auch die Bootsleute das Recht auf freien Handel.¹²⁶ Die Lübecker Schiffergesellschaft bestätigte in zwei Schriftstücken vom 12. und 29. Oktober 1659 die Aussagen über die Handelsfreiheit der Schiffer und Bootsleute ihrer Stadt. Außerdem verwiesen die Ältesten und Alterleute der Korporation auf den Handel, welcher durch die Schiffer und Bootsleute im Auftrage fremder Kaufleute, unter anderem aus Schweden und Kurland, betrieben wurde. Den Schifffern, Steuer- und Bootsleuten war es aber verboten, ihre Waren nach Pfunden zu verkaufen. Außerdem durften sie Kupfer und Eisen nicht nach Hamburg oder über Land verkaufen. Jedoch konnten sie diese Metalle *an Fremde zur wasser* veräußern. Die Seeleute waren verpflichtet, für ihre Waren den Zoll sowie die anderen städtischen Zulagen zu bezahlen. Außerdem konnten sie mehr Waren, als es die vorgeschriebene Menge ihrer Führung gestattete, auf dem Schiff transportieren. In solchem Fall mußten sie, wie alle Befrachter, an den Schiffer beziehungsweise die Reeder Frachtgebühren entrichten.¹²⁷

Zwei Stralsunder Schiffer sammelten weitere Mitteilungen über den Eigenhandel der Schiffer und anderen Besatzungsmitglieder in den Städten. Gleichzeitig baten die Schifferbrüder den Notar Joachim Ortelin, ihre Interessen gegenüber dem Rat und der Kaufmannschaft zu vertreten.¹²⁸ Die Schiffer setzten sich ebenfalls für den Eigenhandel ihrer Bootsleute ein. Die Besatzungsmitglieder wurden von den Beschränkungen im Handel auch betroffen. Diese Tatsache widerspiegelt vor allem ein Schreiben der Schiffer und Seeleute vom 22. Februar 1663 an Bürgermeister und Rat der Stadt Stralsund. Sie verwiesen darauf, *das ein schiffer, Steuer- vndt botsman einzig vndt allein von dem schlech-*

¹²⁵ Stralsunder Schifferkompanie, Streit zwischen Schifferkompanie und Kaufmannschaft, 1651–1682, Rep.-Nr. 293.

¹²⁶ Ebenda; Stralsunder Schifferkompanie, Beziehungen der Stralsunder Schifferkompanie zu auswärtigen Kompanien und anderen Städten, 1623; 1659; 1718; 1777; 1923, Rep.-Nr. 358.

¹²⁷ Handel und Schifffahrt, Rep.-Nr. 277; vgl. Lübeckische Geschichte, Hrsg. Antjekathrin Graßmann, 2., überarb. Aufl., Lübeck 1989, S. 414f., 474.

¹²⁸ Streit zwischen Schifferkompanie und Kaufmannschaft, Rep.-Nr. 293.

ten lohn vndt führung so ihm wol im Hänsischen See Recht als sonsten zugebilligt wurde, nicht das brodt erhalten, vielweniger davon alle zustehende onera abtragen könnte. Die Ursache für die schlechten Lebensbedingungen sahen die Schiffer und die anderen Besatzungsmitglieder vor allem in der fehlenden Fracht und der dadurch ausbleibenden Heuer infolge der sich verschlechternden Handelsbedingungen. Trotzdem sollten sie wie jene, die 70, 80 und mehr Last Korn jährlich handeln könnten, die städtischen Lasten tragen. Hinzu kamen die militärischen Auseinandersetzungen, insbesondere zwischen Schweden und Dänemark in den Jahren 1656 bis 1660, wodurch Schiffer und Seeleute verschiedentlich ihre Schiffe beziehungsweise Waren verloren. Außerdem hatten sie von der schwedischen Krone noch keine Entlohnung für ihre Dienste im Krieg zwischen Schweden und Dänemark erhalten.¹²⁹ Die Schiffer, Steuer- und Bootsleute forderten deshalb den Rat auf, ihnen den freien Handel mit Waren zu gestatten. In diesem Zusammenhang sollte den Schiffen erlaubt werden, 2–3 Last als Führung zu handeln. Für die Steuer- und Bootsleute wurde 1/2 Last pro Person an Führung erbeten. Die Schiffer und Seeleute waren der Meinung, daß durch diese Festlegungen den Kaufleuten kein Schaden entstehen könnte und auch die Pfundkammer erneut größere Beträge von den Schiffen, Steuer- und Bootsleuten erhalten würde. Außerdem wären die Schiffer und ihre Besatzungsmitglieder besser in der Lage, zum Unterhalt beziehungsweise zur Instandsetzung der Schiffe beizutragen.¹³⁰ Am 17. Februar und am 7. März des Jahres 1665 wiederholten die Schiffer die Bitte, ihnen eine Warenmenge von 2 Last zuzugestehen.¹³¹

In dem Schreiben vom 22. Februar 1663 beklagten sich die Schiffer und ihre Besatzungen, daß die Schiffe ohne Fracht im Hafen bleiben oder mit Ballast ihre Fahrt antreten. Für das Jahr 1668 gibt eine Aufstellung Auskunft über alle Fahrten, die von Stralsunder Schiffen in diesem Jahr unternommen wurden:

keine Fahrt	– 7 Schiffer
eine Fahrt	– 12 Schiffer
zwei Fahrten	– 18 Schiffer
drei Fahrten	– 30 Schiffer
vier Fahrten	– 12 Schiffer
fünf Fahrten	– 1 Schiffer
sechs Fahrten	– 4 Schiffer
zehn Fahrten	– 1 Schiffer

Für den Schiffer Hans Lucht konnte die Zahl seiner Fahrten nicht ermittelt werden. Insgesamt unternahmen somit 78 Schiffer 225 Fahrten in diesem Jahr.¹³² Ebenfalls 1668

¹²⁹ Abgaben der Schifferkompanie und der Schifferbrüder, Rep.-Nr. 42; Vgl. Stralsunder Schifferkompanie: Zertifikationen für die Schiffer Eggert Wulff, Joachim Paneke (Panicke), Gorries Quinners, Albrecht Schwartz, Michel Utesch, Carsten Staneke, Magnus Fischer, Peter Schack, Hans Staneke, Joachim Heidemann, Andreas Kebe, 1658–1659, Rep.-Nr. 278; Schiffer im Dienste des Militärs, 1658–1659; 1712; 1715; 1788, Rep.-Nr. 279; Sta. A. Str., Bitte der Reeder und Schiffer an den Rat um Unterstützung ihrer Gesuche an die schwedische Regierung wegen Zahlung ihrer Forderung aus dem Seekrieg, 1662, Rep. 15, Nr. 397.

¹³⁰ Abgaben der Schifferkompanie und der Schifferbrüder, Rep.-Nr. 42.

¹³¹ Handel und Schifffahrt, Rep.-Nr. 277.

¹³² Vgl. Abgaben der Schifferkompanie und der Schifferbrüder, Rep.-Nr. 42; Aufstellungen über Fahrten Stralsunder Schiffer mit Angabe der Ladung, Rep.-Nr. 236.

fuhren 233 Schiffe Stralsunds in beiden Richtungen durch den Sund.¹³³ In bezug auf die angegebene Gesamtzahl von Fahrten Stralsunder Schiffer bestand somit eine Fahrt aus der Hin- und Rückreise. Das bedeutet, daß etwa 116 bis 117 Mal Schiffer in diesem Jahr die Fahrt durch den Öresund und zurück antraten. Damit ergibt sich ein Verhältnis zwischen der Fernfahrt und der Ostseefahrt von etwa 1:1. Dieses Verhältnis ist aber nicht repräsentativ für die zweite Hälfte des 17. Jahrhunderts.

Im gleichen Jahr unternahmen die Schiffer Bartolomeus Pargmon, Bastian Petersen und Berendt Berens keine Fahrten. Nach dem Verzeichnis Stralsunder Schiffe aus dem Jahre 1672 besaßen diese Schiffer Fahrzeuge mit einer Tragfähigkeit von 55, 70 und 60 Last. Daraus ist zu schließen, daß ein Teil jener Schiffe, die in den sechziger und siebziger Jahren für die Fernfahrt eingesetzt wurden, keine Fracht erhielt.¹³⁴ Aber auch viele andere Schiffstypen der Stralsunder Handelsflotte segelten wohl oftmals mit Ballast von der Stadt oder liefen ohne Fracht erneut den Heimathafen an.¹³⁵ Trotzdem wird aus der Aufstellung deutlich, daß der Warentransport über See immer noch eine große Bedeutung für die Wirtschaft der Stadt besaß.¹³⁶

Zu Beginn der siebziger Jahre des 17. Jahrhunderts nahmen die Auseinandersetzungen zwischen den Schiffern und der Kaufmannschaft erneut zu. Im Jahre 1671 führten die Schiffer beim schwedischen Generalstatthalter Klage darüber, daß ihnen die Pfundkammer für den Handel in Stralsund verschlossen blieb. Sie baten ihn um seinen Schutz gegen den Rat und die Kaufmannschaft.¹³⁷ Außerdem richteten die Schiffer eine Bittschrift an den König von Schweden. Darin beklagten sie sich, daß ihr Handel durch den Rat und die Kaufmannschaft behindert wurde.¹³⁸ Bereits früher hatten die Pfundherren dem Schiffer Jürgen Broje den Pfundzettel vorenthalten, obwohl er das doppelte Pfundgeld, das die Schiffer vor allem für den Salzhandel entrichten mußten, bezahlen wollte.¹³⁹

Die Klage- und Bittschriften der Schiffer hatten nicht nur das Ziel, ihnen den Handel mit ihrer Führung zu sichern. Dieses Recht erkannten der Rat und die Kaufmannschaft an.¹⁴⁰ Der Streit betraf vor allem jene Waren, welche die Schiffer auf ihren Schiffsparten ein- und ausführen und in ihren Häusern verkaufen wollten. Dagegen richteten sich aber die Vergleiche zwischen den Kramern, den Brauern und den Kaufleuten vom Jahre 1665. Danach war den Schiffern der Kleinhandel mit Salz ebenso ver-

¹³³ Nina Ellinger Bang; Knud Korst, *Tabeller over Skibsart og Varetransport gennem Oresund. 1661–1783 og gennem Storebaelt 1701–1748. Forste Del: Tabeller over Skibsfarten, Kobenhavn-Leipzig 1930, S. 8f. Vgl. Hacker, Zum Schiffs- und Warenverkehr Stralsunds im 17. Jahrhundert, S. 105.*

¹³⁴ *Sta. A. Str., Rep. 15, Nr. 216.*

¹³⁵ *Vgl. Geschichte der Stadt Stralsund, S. 189.*

¹³⁶ *Vgl. Olechnowitz, Handel und Seeschiffahrt, S. 141–152.*

¹³⁷ *Stralsunder Schifferkompanie: Streit zwischen Schifferkompanie und Kaufmannschaft, 1621–1790, Rep.-Nr. 290; Auseinandersetzungen zwischen Rat der Stadt, den Kaufleuten und den Schiffern wegen des Salzsellens und der Ausstellung von Pfundzetteln, 1671–1672, Rep.-Nr. 295.*

¹³⁸ *Streit zwischen Schifferkompanie und Kaufmannschaft, Rep.-Nr. 290; Auseinandersetzung zwischen Rat der Stadt, den Kaufleuten und den Schiffern, Rep.-Nr. 295.*

¹³⁹ *Beschwerden der Schifferkompanie an und über den Rat, Rep.-Nr. 292.*

¹⁴⁰ *Streit zwischen Schifferkompanie und Kaufmannschaft, Rep.-Nr. 290.*

boten wie der Großhandel mit Waren.¹⁴¹ Auf diese Entscheidungen, die von den schwedischen Behörden bestätigt wurden, wiesen Rat und Kaufmannschaft in ihren Gegenklagen an den schwedischen Generalstatthalter hin. Die Kaufmannschaft betrachtete die Schiffer nur noch als gutbezahlte Transportarbeiter.¹⁴² Gegen diesen Angriff auf ihre Lebensgrundlage und ihren sozialen Status wehrten sich die Schifferbrüder mit allen Mitteln. Zu diesem Zweck benutzten sie auch die finanzielle Hilfe ihrer Gesellschaft. Die Länge und Intensität des Rechtsstreites machte es den Schiffern unmöglich, die Kosten allein zu tragen. Im Verlauf des Rechtsstreites wiesen die Schiffer darauf hin, daß ihr Verdienst ständig abnahm, *so betrage derselbe im Jahr 40 Thaler für zwei Reisen nach England, den Niederlanden, oder drei Reisen nach Stockholm.*¹⁴³

Folgende Beträge wurden in den Jahren zwischen 1673 und 1686 unter anderem von der Schifferkorporation für die Rechtsstreitigkeit ausgegeben:¹⁴⁴

1673 – 200 fl.	1681 – 13 fl. 8 ß	1684 – 14 fl.
1674 – 317 fl. 14 ß	1682 – 284 fl. 10 ß	1685 – 110 fl. 5 ß
1675 – 63 fl. 15 ß	1683 – 60 fl. 14 ß	1686 – 48 fl. 12 ß

Die Streitigkeiten zwischen den Schiffern und der Kaufmannschaft wurden ebenfalls vor der schwedischen Regierung in Wolgast ausgetragen. Im Verlauf von Verhandlungen, die am 15. und 16. sowie am 18. und 19. Dezember 1671 stattfanden, bemühte sich die schwedische Regierung, zwischen dem Rat und der Kaufmannschaft sowie den Schiffern eine Einigung zu erreichen. Mit Zustimmung der Vertreter von Rat und Kaufmannschaft Stralsunds unterbreitete der Kanzler der schwedischen Regierung, von der Lancken, am 16. Dezember den Schiffern einen Vergleich, der in elf Punkten die hauptsächlichsten Streitfragen regeln sollte. Der Vorschlag der schwedischen Regierung bildete im wesentlichen die Grundlage für die Vergleiche von 1673 und 1681.

Der angestrebte Vergleich bezog sich auf den Eigenhandel der Schiffer, ihren Kleinhandel mit Salz und anderen Waren, die Rechenschaftslegung der Schiffer gegenüber ihren Reedern, die Inventarisierung des Schiffszubehörs sowie auf die Zahlung der Heuer an die Besatzung. Außerdem sollten jene Schiffer, die bisher außerhalb der Stadt gewohnt hatten und *Sich zur Kauffmannschaft bekennen wolten, gehalten sein, Ihre wohnungen zu quitiren, und Ihnen Heuser in der ringmauer zuverschaffen*. Darüber hinaus war es *alten betagten oder abgekommene Schiffer undt deren wittiben* gestattet, Kleinhandel zu treiben. Weiterhin konnten diese Personen *bey . . . gelegenheit zu Krugstellen verholffen, in das haken Amtt auffgenommen undt zum genoß Geistlicher und der gleichen Leuten zu guhte verordnete Stiftungen verstatet und admittiert werden*. Im Zusammenhang mit der Rechenschaftslegung und der Aufstellung von Inventarverzeichnissen sollten die Schiffer einen Eid schwören.¹⁴⁵

¹⁴¹ Ebenda; Sta. A. Str., Vergleich zwischen Kaufleuten und Krämern; einzelne Streitfälle, 1664–1691, Rep. 3, Nr. 4644.

¹⁴² Streit zwischen Schifferkompanie und Kaufmannschaft, Rep.-Nr. 290.

¹⁴³ Lorenz, C., Geschichte der Schiffer=Compagnie, S. 20.

¹⁴⁴ Brüderbuch, Rep.-Nr. 19.

¹⁴⁵ Stralsunder Schifferkompanie, Streitigkeiten zwischen Kaufleuten und Schifferkompanie in Handelsangelegenheiten, 1670–1671, Rep.-Nr. 294; Vgl. Sta. A. Str., Entscheidung des Wismarer Tribunals in der Streitsache des Amtes der Haken mit der Schifferkompanie wegen des Salzverkaufs durch Schiffer, 1670–1681, Rep. 3, Nr. 4655.

Der Vergleich wurde jedoch nicht abgeschlossen, da er in einigen Punkten die bisherigen Rechte der Schiffer einschränkte. Das betraf vor allem den Eigenhandel. So sollten die Schiffer berechtigt sein, ihre Waren 14 Tage an den Anlegebrücken zu verkaufen. Anschließend hatten sie jene Produkte, die sie nicht veräußern konnten, den Kaufleuten anzubieten. Dieser Passus weist deutliche Parallelen zu einer Bestimmung des Hansischen Seerechts von 1614 auf. Danach besaßen die Kaufleute ein Vorkaufsrecht an der Führung der Bootsleute. Aber auch die Eidesleistung sowie die Verpflichtung, in die Stadt zu ziehen, wurde von den Vertretern der Schifferkorporation abgelehnt. Gleichzeitig beharrten die Kaufleute und der Rat auf ihren Forderungen.¹⁴⁶

Die Schifferbrüder erwirkten 1672 einen Beschluß der schwedischen Regierung in Vorpommern, daß ihnen für ihren Handel die Pfundkammer wieder geöffnet werden sollte. An diesen Beschluß hielt sich der Stralsunder Rat nicht, sondern appellierte gemeinsam mit der Kaufmannschaft an den schwedischen König und das Tribunal in Wismar.^{146a} Der Rat machte die Schiffer für die Auseinandersetzungen verantwortlich und forderte sie auf, seine Anordnungen zu befolgen.¹⁴⁷

Die mangelhafte Rechenschaftslegung der Schiffer war bereits im 16. Jahrhundert die Ursache für Rechtsstreitigkeiten.¹⁴⁸ Im Jahre 1671 hob der Stralsunder Rat in einem Schreiben an den schwedischen Generalstatthalter noch einmal die großen Unkosten, die mit der Ausrüstung der Schiffe verbunden waren, und die Forderungen der Reeder an die Schiffer hervor. Die Entlassung von Schiffen und die Einsetzung neuer Schiffsführer, welche die Bedingungen der Reeder und Befrachter erfüllten, waren für die Kaufmannschaft Möglichkeiten, ihre Interessen durchzusetzen. Darüber hinaus wird aus den Gerichtsprotokollen deutlich, „daß die Reeder mit aller Macht ihren Gewinn erreichen wollten und dabei selbst auf den eigenen Schiffer keine Rücksicht nahmen“.¹⁴⁹ Der Schutz der Schiffer durch die schwedische Krone hätte nach Ansicht des Rates viele Kaufleute davon abhalten können, neue Schiffe bauen und ausrüsten zu lassen. Dadurch würde auch für die schwedische Zentralgewalt ein großer Verlust entstehen.¹⁵⁰

Während der weiteren Verhandlungen versuchten der Rat und die Kaufmannschaft vergeblich durchzusetzen, daß die Schiffer gegenüber den Reedern einen Eid ablegen. Der Eid sollte die ordnungsgemäße Rechnungslegung bekräftigen. Die Schiffer waren

¹⁴⁶ Streitigkeiten zwischen Kaufleuten und Schifferkompanie, Rep.-Nr. 294; Dähnert, Sammlung gemeiner und besonderer Pommerscher und Rügischer Landes-Ürkunden, Bd. III, S. 459f.

^{146a} Das königlich-schwedische Tribunal war das Appellationsgericht für jene deutschen Gebiete, die sich seit 1648 unter schwedischer Herrschaft befanden. F. Techen, Geschichte der Seestadt Wismar, S. 206; Thomas Heinrich Gadebusch, Schwedischpommersche Staatskunde, Teil 2, Greifswald 1788, S. 282–285.

¹⁴⁷ Streit zwischen Schifferkompanie und Kaufmannschaft, Rep.-Nr. 290; Auseinandersetzungen zwischen Rat der Stadt, den Kaufleuten und den Schiffen, Rep.-Nr. 295; Stralsunder Schifferkompanie, Streitigkeiten zwischen Rat der Stadt, Kaufmannschaft und Schifferbrüder wegen freien Handels mit den über See eingeschifften Waren, 1672–1673, Rep. Nr. 296.

¹⁴⁸ Sta. A. Str., Rep. 3: Nr. 1545, fol. 130–131, 190–191; Nr. 1548, fol. 10–12, 19, 32–33, 55; Nr. 1549, fol. 9, 110, 262; Nr. 1547, fol. 153–155, 214, 252–253; Nr. 1550, fol. 140; Nr. 1556, fol. 159–160; Vgl. Sta. A. Str., Streit zwischen den Amtsbrüdern der Schiffer und den Reedern über Rechnungsführung und andere Geldangelegenheiten, 1672–1681, Rep. 3, Nr. 4660, fol. 17–21.

¹⁴⁹ Hacker, Die Stadt Stralsund in der frühen Schwedenzeit, S. 169.

¹⁵⁰ Klagen, Beschwerden und Streitigkeiten der Schifferkompanie, Rep.-Nr. 291.

zur Eidesleistung bereit, wenn auch in anderen Städten wie Stockholm, Kalmar, Lübeck oder Wismar die dort ansässigen Schiffer schwören mußten.¹⁵¹ Um sich gegen eine schlechte Rechenschaftslegung durch die Schiffer zu schützen, erließen die Reeder Stralsunds am 2. März 1672 eine Übereinkunft. Danach sollten die Schiffer vor Antritt ihrer ersten Fahrt ein Inventarverzeichnis *von allen was bey dem Schiffe vorhanden* anfertigen lassen. Die Schiffer waren verpflichtet, das Verzeichnis gewissenhaft zu führen, um jederzeit den Reedern Auskunft über die Ausstattung des Schiffes geben zu können. Der zweite Punkt der Vereinbarung betraf den sparsamen Einkauf und Verbrauch des Provianten durch den Schiffer. Sofern nicht alle Nahrungsmittel während der Fahrt verbraucht wurden, hatte der Schiffer die restlichen Bestände ebenfalls im Verzeichnis anzugeben. Außerdem durfte der Schiffer nicht mehr als die vorgeschriebene Heuer bezahlen, *weder für sich noch vor dem Steurman, oder das Volck*. Der Dritte Abschnitt der Übereinkunft legte fest, daß die Schiffer, *ehe sie von hier siegeln einen Eid abzulegen hatten, das sie in Ihren Rechnungen den Redern kein unrecht thun noch an lasten oder fracht geldern etwas vnterschlagen, noch einige Gelder weiter mehr oder anders uff Bodmery nehmen wollen als sie zur höchster nothdurfft des Schiffes benötigt, so wahr Ihnen Gott helffe*. Die Abrechnung sollte, *wan sie abgethan und richtig befunden dan den Schiffes freunden in Verwahrung gethan werden*. Wenn sich der Schiffer weigern würde, diese Vorschriften zu erfüllen, sollte ihm von den Reedern verboten werden, das Schiff zu befrachten, *vnd da er dennoch solches thun wurde, Ihm gantz keine aus Redung geben, noch davon einige Rechnung annehmen*. Die Reeder verpflichteten sich, bei der Rechenschaftslegung des Schiffers anwesend zu sein, wenn sie von ihm die Aufforderung erhalten sollten. Sofern einer der Reeder verhindert war, hatte er einen Vertreter zu schicken. Andernfalls mußte er eine Strafe von 2 Reichstalern zahlen, *einen vor das Schiff und den andern vor die Armen*.¹⁵² Das Antwortschreiben der Schifferbrüderschaft vom 6. März 1672 wurde von 69 Schiffen unterschrieben. Sie waren bereit, die Forderungen der Reeder zu erfüllen, da sie dem Inhalt der Hansestädtischen Schiffsordnung entsprachen. Davon ausgenommen war die Eidesleistung, die auch weiterhin von den Schifferbrüdern verweigert wurde.¹⁵³

Dieser Streit zwischen den Reedern beziehungsweise Kaufleuten und den Schiffen führte ebenfalls zu keinem Ergebnis. Mehrmals wurden Schiffer von ihren Reedern entlassen. Über diese Handlungsweise beschwerten sich die Schiffer beim schwedischen König.¹⁵⁴ Die Forderungen der Reeder waren oftmals berechtigt. Aber die schlechten Erwerbsmöglichkeiten für die Schiffer trugen dazu bei, daß seit den sechziger und siebziger Jahren des 17. Jahrhunderts die Klagen über Geschäftsverluste der Reeder zunahmen. Die Rechnungslegung dürfte den Schiffen eine Gelegenheit geboten haben, die Verluste des verminderten Eigenhandels teilweise auszugleichen. In den Quellen wird dieser Zusammenhang hervorgehoben. Dem Rat gegenüber nannten die Schiffer als Voraussetzung für eine Eidesleistung auch die Freiheiten, die den schwedischen Schif-

¹⁵¹ Sta. A. Str., Rep. 3, Nr. 4660, fol. 4–8.

¹⁵² Ebenda, fol. 10.

¹⁵³ Klage der Schifferbrüderschaft, Rep.-Nr. 289.

¹⁵⁴ Sta. A. Stra., Rep. 3, Nr. 4660, fol. 12–14.

fer(n) undt Reichsvnterthanen im Handel gewährt wurden.¹⁵⁵ Weiterhin verdeutlichen die Schreiben des Rates an den Generalstatthalter die enge Verbindung von mangelnder Rechenschaftslegung und begrenztem Eigenhandel der Schiffer.¹⁵⁶

Im November 1673 entstand eine zeitweilige Vereinbarung zwischen dem Rat und der Kaufmannschaft sowie den Schiffern. Auf Befehl des schwedischen Königs sollte der Streit *als eine Polickey Sache nicht eben durch weitleuffige processe . . ., sondern durch eine fernere Commission* beigelegt werden. Den Auftrag zur Schlichtung des Streitfalles erhielten der Vizepräsident des Königlichen Tribunals in Wismar Heinrich Coelestin von Sternbach, der Regierungsrat Jochim Rüdiger von Owstihn sowie der Appellationsrat und Direktor des geistlichen Consistoriums zu Wismar Heinrich Klinckow. In Anwesenheit der beiden zuletzt genannten Kommissare wurde nach mehreren Verhandlungen die Übereinkunft abgeschlossen.¹⁵⁷ Der Rat, die Kaufmannschaft und die Schiffer verpflichteten sich, den Interimsvergleich einzuhalten. Aber von 1673 bis 1681 gab es weitere Auseinandersetzungen zwischen den Parteien. In den Jahren 1679 und 1680 baten die Schiffer den Generalstatthalter ein weiteres Mal um Unterstützung. Sie erinnerten an die Anordnung des schwedischen Königs von 1672, wonach die Schiffer das Recht zum Eigenhandel erhalten sollten. Dieses Recht wurde ihnen bisher vom Rat und der Kaufmannschaft nicht gewährt. Infolge der militärischen Auseinandersetzungen zwischen Schweden und Brandenburg sowie durch den großen Brand von 1680 verschlechterte sich die soziale Lage vieler Schiffer noch mehr.¹⁵⁸

Der Schiedsspruch des schwedischen Tribunals in Wismar vom 1. Juni 1681 behandelte folgende Streitpunkte:

- die Führung und die Schiffsparten der Schiffer
- die Beteiligung der Schiffer am Salzhandel
- die Rechenschaftslegung der Schiffer
- Die Verwendung der Armengelder durch die Schifferkompanie.

Die Schiffer durften Waren nach dem Umfang ihrer Führung und der Größe der Schiffspart ein- und ausführen. Jedoch mußten die Schiffer die Vorrechte der Brauer beziehungsweise der Kaufmannschaft für einige Warenarten beachten.¹⁵⁹ Der zweite Abschnitt der Entscheidung¹⁶⁰ wurde 1682 vom königlichen Tribunal in Wismar erläutert. Den Schiffern war es danach verboten, eigene Waren auf ihre Schiffspart zu befördern, wenn die Reeder oder andere Befrachter den gesamten Stauraum für eigene Waren beanspruchten; *auf den niedrigen fall aber und da Rehdere oder befrachter nicht vollends zu lahden, oder das gantze Schiff befrachten wolten, den Schiffer auf ihr Schiffspart*

¹⁵⁵ Streit zwischen Schifferkompanie und Kaufmannschaft, Rep.-Nr. 290. Darüber hinaus verlangten die Schiffer, daß die Kaufleute genaue Rechenschaft über die Menge ihrer transportierten Waren ablegen, um Nachteile für die Schiffer auszuschließen.

¹⁵⁶ Klagen, Beschwerden und Streitigkeiten der Schifferkompanie, Rep.-Nr. 291.

¹⁵⁷ Streitigkeiten zwischen Rat der Stadt, Kaufmannschaft und Schifferbrüdern, Rep.-Nr. 296.

¹⁵⁸ Streit zwischen Schifferkompanie und Kaufmannschaft, Rep.-Nr. 293; Vgl. Hacker, Die Stadt Stralsund in der frühen Schwedenzeit, S. 147.

¹⁵⁹ Sta. A. Str., Vergleich zwischen Kaufleuten und Schiffern, HS 31/27, S. 354f.

¹⁶⁰ Ebenda, S. 363f.

mit einzuschiffen zu verstatten.¹⁶¹ Den Schiffern wurde weiterhin gestattet, ihre Waren 14 Tage lang an den Brücken zu verkaufen. Anschließend waren die Schiffer berechtigt, Waren bis zu einer Last in ihre Häuser zu bringen und dort zu verkaufen. Auf Grund der gegenwärtig bekümmerte Zeiten durften die Schiffer in den folgenden fünf Jahren in ihren Häusern nur Waren bis zu einer halben Last verkaufen, um die Kaufleute in der Stadt nicht zu schädigen. Der Rat konnte im Auftrage der Kaufleute die Warenmenge, die von den Schiffern verkauft wurde, kontrollieren. Wenn Schiffer gegen diese Ordnung verstießen, sollten sie ihre Waren verlieren. Sie durften auch künftig keine Waren mehr in ihren Häusern verkaufen. Der Verkauf von Waren im Umfang bis zu einer Last war nur den Schiffern gestattet, deren Schiffe eine Tragfähigkeit von 25 Last und mehr aufwiesen.¹⁶² Außerdem sollten die Schiffer für ihre Waren nur einfaches Pfundgeld zahlen.¹⁶³

Der Detailhandel mit Salz wurde nur Schifferwitwen und den ehemaligen Schiffern gestattet. Die Schiffer konnten Salz auf ihre Führung beziehungsweise ihre Schiffspart einführen. Sie mußten aber die Festlegungen im Artikel 2 der Verordnung beachten. Der Salzhandel wurde den Schiffern in Tonnen, aber nicht in kleineren Mengen erlaubt.¹⁶⁴

Entsprechend der üblichen See und andern Rechten, alß deren Disposition sich Schiffer gemäß zu bezeugen hatten, hatten die Schiffer den Reedern Rechnungen über das Passagiergeld, die Schiffsungelder, den verbliebenen Proviant, alte Segel, Taue, Anker-taue, welche sie auch ohne Consens der Reeder nicht zu verkaufen befuget, richtig mit zu berechnen undt den Reedern gut zu thun. Außerdem sollten die Schiffer mit Wissen der Reeder den Gottes Häußern undt dehnen so die Inspection darüber tragen, auszuliefern schuldig und verbunden seyn.¹⁶⁵ Am 16. Oktober 1681 schrieben Bürgermeister, Rat und Kaufmannschaft Stralsunds an den König von Schweden. Dieses Schreiben enthielt die Stellungnahme zu den Monita der Schiffer in bezug auf den Vergleich von 1681. In ihrer Stellungnahme begründeten Rat und Kaufmannschaft die zuletzt genannte Festlegung mit der Tatsache, daß die Armengelder auf den Schiffen der Kaufleute erhoben wurden. Außerdem sollte mit der Anweisung verhindert werden, daß die Schifferbrüder die Armengelder ohne Aufsicht der Reeder selbst verwalteten und gleichzeitig für andere Zwecke benutzten.¹⁶⁶ Die Aussage entsprach durchaus der Praxis, die in der Schiffergesellschaft geübt wurde. Die Antwort von Rat und Kaufmannschaft widerspiegelt zugleich die große Bedeutung der Schifferkorporation für die städtische Armenfürsorge.

In den Monita der Schiffergesellschaft vom 5. Juli 1681 baten die Korporationsangehörigen den schwedischen König, daß er die Freiheiten für den Eigenhandel der Schiffer auf Schiffe zwischen 12 und 25 Last ausdehnen sollte.¹⁶⁷ Gegen den Widerstand des

¹⁶¹ Ebenda, S. 364.

¹⁶² Ebenda, S. 355 ff.

¹⁶³ Ebenda, S. 357.

¹⁶⁴ Ebenda, S. 358.

¹⁶⁵ Ebenda, S. 359.

¹⁶⁶ Handel und Schiffahrt, Rep.-Nr. 277.

¹⁶⁷ Streit zwischen Schifferkompanie und Kaufmannschaft, Rep.-Nr. 290.

Rates und der Kaufmannschaft Stralsunds weitete der schwedische König Karl XI. in einer Confirmation vom 24. September 1685 die Privilegien des Vergleichs auf jene Schiffer aus, deren Schiffe eine Tragfähigkeit von 12 bis 25 Last aufwiesen. Weiterhin bestätigte er die Entscheidungen des Tribunals in Wismar von 1681 und 1682.¹⁶⁸

Der Vergleich vom 1. Juni 1681 war ein Kompromiß zwischen der Kaufmannschaft und den Schiffern. Die Schiffer besaßen nicht mehr das gleiche Handelsrecht wie die Kaufleute. Trotzdem war es den Schiffsführern möglich, einen Teil ihrer alten Rechte zu verteidigen. Durch den Zusammenhalt in der Gemeinschaft und die finanziellen Mittel der Schiffergesellschaft konnten die Schiffer lange Zeit gegen die wohlhabendsten Schichten der Stadt auftreten. Der Erfolg der Schiffer war zugleich durch die ebenfalls schwindende ökonomische Kraft der Stralsunder Kaufmannschaft bedingt. Außerdem verringerte sich infolge der Belagerung von 1678 und des Brandes von 1680 die Zahl der Kaufleute, denen die Schifferkorporation während der Auseinandersetzung gegenüberstand.¹⁶⁹

Die Entscheidung des schwedischen Tribunals und die Confirmation des schwedischen Königs waren der vorläufige Abschluß eines jahrzehntelangen Streites zwischen der Kaufmannschaft und den Schiffern, der gleichzeitig unter Beteiligung des Rates, der Brauer, der Kramer und der Hakenzunft ausgetragen wurde.¹⁷⁰ Die Streitigkeiten resultierten aus den gleichen Ursachen, die den ökonomischen Niedergang Stralsunds bewirkten. In dieser Situation bemühten sich die betreffenden Korporationen beziehungsweise Berufsgruppen, die Existenzgrundlage ihrer Mitglieder zu erhalten und die Konkurrenz innerhalb der Stadt zu begrenzen oder zu beseitigen. So begannen die Streitigkeiten zwischen den Haken und den Schiffern bereits 1617. Die Auseinandersetzungen konnten ebenfalls durch den Vergleich von 1681 im wesentlichen beigelegt werden.¹⁷¹

Der Vergleich zwischen der Kaufmannschaft und den Schiffern widerspiegelt gleichzeitig die weitere Trennung von Schiffer- und Kaufmannsberuf. Ein Schiffer besaß immer noch die Möglichkeit, Kaufmann zu werden. Außerdem behielt er das Recht, Waren zu handeln. Seine Handelstätigkeit wurde aber durch den Rat und die Kaufmannschaft Stralsunds kontrolliert und unterlag Beschränkungen. Das veränderte Verhältnis zwischen Schiffer und Reeder beziehungsweise Befrachter wurde in der Erläuterung deutlich, die das königliche Tribunal in Wismar 1682 zum zweiten Artikel des Vergleichs gab. Die Schiffer konnten nicht mehr in jedem Fall ihre Schiffsanteile für den Eigenhandel benutzen. Das verminderte für sie zwar das Risiko bei Handelsverlusten. Sie bekamen aber nur ihre anteilige Fracht für die Schiffspart. Gleichzeitig wird deutlich, daß die Schiffer zumeist nur noch als besser bezahlte Transportarbeiter angesehen wurden, deren Schiffspart ihr Interesse an einem sicheren Transport der Waren erhöhte. Die Bemerkung *auf ihr etwa habendes Schiffspart*¹⁷² belegt außerdem, daß nicht mehr alle Schiffer Mitreeder ihrer Fahrzeuge waren.

¹⁶⁸ Sta. A. Str., HS 31/27, S. 361f. Diese Entscheidung bezog sich sowohl auf die Pfund- als auch auf die Lizentkammer.

¹⁶⁹ Vgl. Hacker, Die Stadt Stralsund in der frühen Schwedenzeit, S. 145ff., 163–172.

¹⁷⁰ Sta. A. Str., Rep. 3, Nr. 4644, 4655; Streit zwischen Schifferkompanie und Kaufmannschaft, Rep.-Nr. 290.

¹⁷¹ Sta. A. Str., Rep. 3, Nr. 4655; HS 31/27, S. 358.

¹⁷² Sta. A. Str., HS 31/27, S. 364.

Der Vergleich zwischen den Schiffern und Kaufleuten der Sundstadt besaß offensichtlich nicht allein eine Bedeutung für die Wirtschaft Stralsunds. So befindet sich im Stadtarchiv Rostock eine Abschrift des Vergleiches von 1681.^{172a} Es ist zu vermuten, daß die städtische Obrigkeit Rostocks diese Entscheidung übernahm, um das Verhältnis zwischen den Schiffern und Kaufleuten der eigenen Stadt auf eine neue rechtliche Grundlage zu stellen, die den veränderten wirtschaftlichen Verhältnissen des Gemeinwesens entsprach.

Die Auseinandersetzung der Schiffer mit dem Rat und der Kaufmannschaft prägte entscheidend die Entwicklung der Schifferkorporation in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts. Darüber hinaus wurde die Schifferkompanie in Streitigkeiten mit den Bootsleuten und den Zeesenfischern hineingezogen. Am Ende der siebziger Jahre und zu Beginn der achtziger Jahre des 17. Jahrhunderts wurde vor dem Kämmerergericht in Stralsund zwischen den Schiffern und ihren Bootsleuten ein Rechtsstreit ausgetragen. Die Auseinandersetzung betraf die Benutzung eines eigenen Boldecks durch die Bootsleute.

Obgleich die Schiffergesellschaft bereits 1647 auf Anordnung der Kammerherren für die Bootsleute besondere Sargtücher erwarb, waren die Bootsleute nicht verpflichtet, diese Sargtücher zu benutzen und eine Gebühr von 20 Schillingen zu bezahlen. Trotzdem hatte sich diese Gewohnheit im Verlauf der Jahre verfestigt. Die Bootsleute befürchteten deshalb, in dieser Beziehung von der Schifferkorporation abhängig zu werden. Die Schiffer akzeptierten diese Begründung aber nicht, sondern klagten erneut beim Rat. Das Kammergericht versuchte, den Streit ohne gerichtliche Entscheidung zu schlichten. Die Bootsleute beharrten jedoch auf ihrem Recht, einen eigenen Boldeck zu verwenden. Sie bestritten die Verpflichtung, für jede Benutzung des Boldecks 20 Schillinge an die Schifferkompanie entrichten zu müssen. Die Ursache für den Unwillen der Bootsleute war vor allem die Geldforderung der Schifferkorporation, zumal die Gebühren für die Benutzung der Sargtücher aus dem Nachlaß der verstorbenen Bootsleute oder durch ihre Angehörigen bezahlt wurden. Für viele Besatzungsmitglieder wird der Betrag zu hoch gewesen sein, da sich der wirtschaftliche Niedergang Stralsunds negativ auch auf die Lebenslage der Bootsleute auswirkte. Die Lebensbedingungen der Besatzungsmitglieder wurden außerdem durch die Belagerung der Stadt 1678 und den Brand von 1680 verschlechtert.

Am 23. Februar 1681 entschied das Kammergericht, daß die Bootsleute weiterhin den Boldeck der Schiffergesellschaft verwenden sollten. Dafür wurde von den Schifferbrüdern gefordert, die Bootsleute *mit derr Heure nicht zu übersetzen*. Außerdem war die Schifferkompanie verpflichtet, den Boldeck kostenlos an die Bootsleute auszuhändigen, sofern *einige derr Boßleute in kuntbahrer Armut versterben solten*.¹⁷³

Im Zusammenhang mit dem Rechtsstreit bestritten die Schiffer, daß die Bootsleute jemals über einen eigenen gewählten Vorstand verfügt hätten. Die Bootsleute führten

^{172a} St. A. Ro., Angelegenheiten der Schiffer, 1681, 1732, 1821–1823, Kaufmannskompanie (1.2.1.), Nr. 320.

¹⁷³ Sta. A. Str., Protokolle des Kammergerichts, 1680, Rep. 3, Nr. 1604, fol. 78b–79a; 1681, Rep. 3, Nr. 1605, fol. 2a, 3b, 4, 11b, 17a, 24b, 27a.; Brüderbuch, Rep.-Nr. 19; Rechnungsbelege der Schifferarmenstiftung, Rep.-Nr. 88.

jedoch an, daß zwei Alterleute *jungst verstorben, zwe andere denenselben der gewohnheit nach* von den Seeleuten gewählt worden waren.¹⁷⁴ Die Wahl der Alterleute durch die Besatzungsmitglieder beweist demnach den organisatorischen Zusammenschluß von Angehörigen dieser Berufsgruppe. Der Rat beziehungsweise die Kammerherren erkann- ten die Altermänner der Bootsleute als gewählte Vertreter vor dem städtischen Gericht an. Damit wurde die Festlegung der Ordnung von 1624, wonach die Alterleute der Schiffergesellschaft auch für die Bootsleute verantwortlich waren und ihnen Weisungen erteilen konnten, aufgehoben oder zumindest eingeschränkt. Die Anerkennung der Alterleute und die Entscheidung des Rates, welche teilweise zugunsten der Bootsleute ausfiel, ergaben sich wahrscheinlich aus dem Bestreben, die sozialen Unterschiede und die Interessengegensätze zwischen den Schifffern und dem Schifffvolk auszunutzen. Damit sollte verhindert werden, daß während der Auseinandersetzung mit dem Rat und der Kaufmannschaft die Schiffer weiterhin von den Bootsleuten Unterstützung erhiel- ten.

Auf Grund der Quellenlage ist es nicht möglich zu ermitteln, welche Aufgaben die Bootsleutekorporation in Stralsund außerdem erfüllte. Es wird ebenfalls nicht erkenn- bar, ob eine deutliche Abgrenzung von der Schifferkompanie erfolgte. In die soziale Fürsorge wurden aber auch Bootsleute einbezogen.¹⁷⁵ Es ist somit denkbar, daß zwi- schen beiden Vereinigungen ein ähnliches Verhältnis bestand, wie es in Bremen in bezug auf die dortige Schiffergesellschaft und die Steuer- und Bootsleutekorporation existier- te.¹⁷⁶

Der Anlaß für die Differenzen mit den Zeesenfischern war der Vorwurf, daß die Schiffer durch den Fischfang mit Zeesen den Nahrungserwerb der erwähnten Berufs- gruppen beeinträchtigten. Die gerichtliche Auseinandersetzung mit den Zeesenfischern wurde an der Wende vom 17. zum 18. Jahrhundert ausgetragen. Im Ergebnis der Strei- tigkeiten behielten die Schiffer das Recht, für den eigenen Bedarf Fische mit Zeesen- booten zu fangen. Außerdem wurde es ihnen, ebenso wie anderen Bürgern und Frem- den, gestattet, einen Teil der Fische zu verkaufen.¹⁷⁷ Der Verkauf der Fische in der Stadt oder gelegentlich über See bildete, auf Grund der ungünstigen wirtschaftlichen Ver- hältnisse in der Stadt, eine zusätzliche Einnahmequelle für einige Schiffer. Außerdem bestand für sie die Möglichkeit, mit Hilfe des eigenen Fischfanges kostenlos einen Teil des Proviantes für ihre Fahrten zu erwerben.¹⁷⁸

¹⁷⁴ Sta. A. Str., Protokolle des Kammergerichts, 1680, Rep. 3, Nr. 1604, fol. 78b–79b.

¹⁷⁵ Statuten der Schifferkompanie, Rep.-Nr. 3, Artikel 17 und 18; Armenregister, Rep.-Nr. 197; Armenregister, Rep.-Nr. 199.

¹⁷⁶ Vgl. Drittes Kapitel.

¹⁷⁷ Stralsunder Schifferkompanie: Klage des Amtes der Zeesener gegen Wilhelm Nüsch und andere Schiffer wegen ausgeübter Zeesenfischerei und des Fischverkaufs, 1699–1702, Rep.-Nr. 299; Klage des Amtes der Zeesenfischer gegen den Schiffer Wilhelm Nüsch u. a. wegen ausgeübter Zeesen- fischerei und Fischverkaufs, 1700, Rep.-Nr. 300; Streitigkeiten mit den Zeesenern, 1701–1702; 1710–1711; 1818, Rep.-Nr. 301; Christine Richter, Die Stellung der Schiffercompagnie in Stralsund um 1700 – dargestellt am Rechtsstreit der Zeesenfischer gegen einige Schifferbrüder, in: Untersu- chungen zur Theorie und Geschichte der Stadt., S. 135–150.

¹⁷⁸ Vgl. Richter, Die Stellung der Schiffercompagnie in Stralsund um 1700, S. 145.

Die Ursachen für den Erfolg der Schiffer am Ende der Streitigkeiten waren vielfältig. Dazu gehörte die ökonomische Stärke der Schiffer im Vergleich zu den Zeesenfischern. Außerdem stellten die Schiffer und die anderen Seeleute ein steuerliches und ein bedeutendes militärisches Potential dar, das sich der Rat während des Nordischen Krieges erhalten wollte.¹⁷⁹ Darüber hinaus besaß die Mehrheit der Zeesenfischer kein Interesse an einer Auseinandersetzung. Im Verlauf des 17. Jahrhunderts sank die Bevölkerungszahl Stralsunds von 14000 bis 15000 auf etwa 8000 Einwohner. Trotzdem ist nicht anzunehmen, daß die Fischer den Bedarf der Stadt und des Handels allein decken konnten, zumal die umfangreiche schwedische Garnison wohl auch ein bedeutender Abnehmer der Fischereierzeugnisse war¹⁸⁰ und Fisch immer noch zu den Importwaren Stralsunds gehörte.

Trotz der abgeschlossenen Vergleiche kam es auch in den folgenden Jahren zu Streitigkeiten zwischen den Schiffen sowie den Kaufleuten, Brauern, Haken und Töpfern in bezug auf den Handel. Die Auseinandersetzungen waren kennzeichnend für die komplizierte ökonomische und politische Situation, in der sich das Gemeinwesen und seine Einwohner befanden.¹⁸¹ Unter diesen Bedingungen war es dem Rat verschiedentlich unmöglich, selbst eine Entscheidung herbeizuführen oder durchzusetzen. Insbesondere der Streit zwischen den Schiffen und der Kaufmannschaft stellte die Autorität des Rates oftmals in Frage. Dagegen wurde, im Ergebnis der Auseinandersetzung, das Selbstbewußtsein der Schiffer gestärkt.

Das Verhältnis zwischen den Schiffen sowie dem Rat und der Kaufmannschaft konnte in den folgenden Jahren erneut zugunsten des Rates und der Kaufleute verändert werden. Eine wichtige Voraussetzung dafür war 1697 die Gründung einer Kaufmannsdeputation, in der sich die Stralsunder Großhändler zusammenschlossen. Diese Vereinigung sollte die Durchsetzung der kaufmännischen Interessen garantieren. Damit im Zusammenhang standen die Absprachen zwischen Vertretern des Rates, der Kaufmannschaft und der schwedischen Regierung über Handel und Schifffahrt der Stadt.¹⁸² Dadurch gelang es auch dem Rat, seine Stellung zu festigen. Das veränderte Kräfteverhältnis zwischen dem Rat und der Kaufmannschaft einerseits sowie den Schiffen auf der anderen Seite wird durch die sogenannten „Nüschprozesse“ deutlich. Sie beziehen sich auf die Auseinandersetzung zwischen der Schifferkompanie und ihrem Mitglied

¹⁷⁹ Im Mai 1700 wurden 300 Seeleute in der Stadt angeworben. Geschichte der Stadt Stralsund, S. 192.

¹⁸⁰ Vgl. Richter, Die Stellung der Schiffercompagnie in Stralsund um 1700, S. 142; Geschichte der Stadt Stralsund, S. 189; Hacker, Die Stadt Stralsund in der frühen Schwedenzeit, S. 22; ders., Zum Schiffs- und Warenverkehr Stralsunds im 17. Jahrhundert, S. 112.

¹⁸¹ Brüderbuch, Rep.-Nr. 19; Sta. A. Str.: Klagen des Töpferamtes gegen Eindrang durch Schiffer und andere Berufe, 1692–1837, Rep. 16, Nr. 1062; Beschwerde der Kaufmannschaft über den Schiffer Franz Coosß wegen unzulässiger Warenniederlage und Handlung, 1699–1700, Rep. 3, Nr. 4706; Klage gegen die Schiffer Franz Koß, Johann Bölk, Titie Hansen, Blandow, Klünder und Meußel wegen Eindrangs, 1699–1708, 1747–1750, Rep. 5, Nr. 169; Streitigkeiten im Hakenamt, Rep. 31, Nr. 29; Klage des Hakenamtes gegen die Schiffer, Knochenhauer, Brückenkipper u. a. m. wegen Eindrangs, 1671–1844, Rep. 31, Nr. 30. Trotz der Streitigkeiten gehörten mehrere Schiffer im 18. Jahrhundert verschiedenen Ämtern an. Vgl. Richter, Die Stellung der Schiffercompagnie in Stralsund um 1700, S. 137, 148, Anm. 7.

¹⁸² Geschichte der Stadt Stralsund, S. 190.

Wilhelm Nüsch (oder Nüschen) und umfassen den Zeitraum von 1713 bis 1724. Wilhelm Nüsch war seit 1681 Mitglied der Schifferkorporation. Im Jahre 1706 wurde er das erste Mal aus der Kompanie ausgeschlossen. Er hatte eine größere Summe, die für den Freikauf eines Schiffers aus türkischer Gefangenschaft vorgesehen war, unterschlagen.¹⁸³ Vier Jahre später wurde er wieder in die Schiffergesellschaft aufgenommen, nachdem er darum gebeten hatte.¹⁸⁴

Im Verlauf des Nordischen Krieges belagerten seit 1711 mehrfach sächsische, russische und dänische Truppen Stralsund. Während der Kampfhandlungen im Jahre 1713 mußten sich die Schweden auf der Insel Rügen zurückziehen. Dabei verendeten zahlreiche Schafe, die von den Soldaten mitgeführt worden waren. Wilhelm Nüsch und ein anderer Schiffer, Hans Millahn (oder Mildahn), erschienen zu dieser Zeit an der Alten Fähre¹⁸⁵ und kauften einen Teil der toten und verendenden Schafe den Schweden ab. Am folgenden Tag kamen Nüsch und Millahn erneut, um weitere tote Schafe nach Stralsund zu bringen. Diesmal vergriffen sie sich jedoch an Kadavern, die bereits der Gehilfe des Fronermeisters von Altefähr¹⁸⁶ zusammengetragen hatte. Damit gehörten die Tiere dem Scharfrichter beziehungsweise dessen Knecht. Trotzdem beluden die beiden Schiffer ihr Boot mit zehn bis zwölf toten Schafen und fuhren zur Stadt zurück. Nüsch und Millahn versuchten nachträglich, dem Fronermeister Johann Friedrich die verendeten Tiere zu bezahlen. Des weiteren wollten sie ihm und seinem Bruder, der Froner in Stralsund war, eine finanzielle Entschädigung für entstandene Verluste zukommen lassen. Darüber hinaus forderte Johann Friedrich das Boot, welches als „Schinderkarren“ für den Transport der toten Schafe gedient hatte. Zu diesem Zweck klagte der Fronermeister beim Stralsunder Kammergericht.¹⁸⁷

Die Handlungsweise der beiden Schiffer wurde bald in der Stadt bekannt. Daraufhin erhielten sie von der Schifferkompanie keine Aufforderung, am Begräbnis eines verstorbenen Schifferbruders teilzunehmen. Im Gegensatz zu Hans Millahn erschien Wilhelm Nüsch zu dem Begräbnis. Er wurde aber von den anwesenden Kompaniemitgliedern gemieden. Wilhelm Nüsch verklagte deshalb die Korporation beim städtischen Kammergericht. Die Entscheidungen sowohl des Kammer- als auch des Obergerichts, an das sich die Kompanie in einer Appellation wandte,

¹⁸³ Brüderbuch, Rep.-Nr. 19 und Armenregister, Rep.-Nr. 199; Lorenz, Geschichte der Schiffer=Compagnie, S. 24 f.

¹⁸⁴ Lorenz, Geschichte der Schiffer=Compagnie, S. 25.

¹⁸⁵ Der Ort Altefähr befindet sich auf der Insel Rügen, gegenüber der Stadt Stralsund. Bereits vor der Entstehung der Stadt existierte auch auf dem Festland eine alte Fähre als Übergangsstelle zur Insel. Konrad Fritze, Die Hansestadt Stralsund. Die beiden ersten Jahrhunderte ihrer Geschichte (Veröffentlichungen des Stadtarchivs Stalsund, Bd. IV), Schwerin 1961, S. 16; Horst-Diether Schroeder, Schadegard, St. Peter-Paul und die Stralsunder Neustadt. Zu einigen Fragen der älteren Stralsunder Stadtgeschichte, in: Greifswald-Stralsunder Jahrbuch, Bd. 4, Rostock 1964, S. 51 f.

¹⁸⁶ Froner/Fronermeister = städtischer Bediensteter.

¹⁸⁷ Geschichte der Stadt Stralsund, S. 194 ff.; Lorenz, Geschichte der Schiffer=Compagnie, S. 25 ff. Für das Folgende vgl. auch: Stralsunder Schifferkompanie: Klage der Schifferkompanie gegen den Schiffer Wilhelm Nüsch wegen Entwendung toter Schafe vom Schinderplatz auf der alten Fähre, 1713–1718, Rep.-Nr. 303; Klage der Schifferkompanie gegen den Schiffer Wilhelm Nüsch wegen suspensionis ex collegio (Ausschluß aus der Compagnie), 1713–1725, Rep.-Nr. 304; Klage der Witwe des Schiffers Wilhelm Nüsch gegen die Schifferkompanie wegen Verweigerung des Leichentragens und Beleidigung, 1720–1722, Rep.-Nr. 305.

forderten von den Korporationsmitgliedern die vollberechtigte Teilnahme des Wilhelm Nüsch an den Zusammenkünften der Schiffervereinigung. Als Strafe bei einer Zuwiderhandlung sollte die Korporation 100 Taler zahlen.¹⁸⁸

Die Schifferkompanie entschloß sich, den Prozeß gegen Wilhelm Nüsch weiterzuführen. In einem Gutachten, das die Vereinigung von der Juristischen Fakultät der Universität Rostock anforderte, wurde darauf hingewiesen, daß die Kompanie nicht berechtigt war, den beiden Schiffen die Mitgliedschaft abzusprechen. Die weiteren gerichtlichen Auseinandersetzungen, die Korporation hatte sich ebenfalls an das Hofgericht in Greifswald¹⁸⁹ und an das Tribunal in Wismar gewandt, konnten erst 1715 fortgesetzt werden, nachdem Stralsund zeitweilig unter dänische Herrschaft gekommen war.

Die neue Situation veränderte die Haltung der Obrigkeit gegenüber der Kompanie kaum. Zwar bestätigte die dänische Regierung in Vorpommern das Recht der Korporation, Wilhelm Nüsch „wegen verdächtiger Aufführung aus der Brüderschaft zu stoßen“, verlangte aber letztlich die Wiederaufnahme des Schiffers in die Kompanie. Dafür hatte Nüsch der Vereinigung 20 Taler in die Armenbüchse zu zahlen.¹⁹⁰ Diese Entscheidung konnte auch nicht durch die Schifferkompanie in Kopenhagen beeinflußt werden. Sie unterstützte in einem Schreiben die Auffassung der Stralsunder Schifferbrüder. Die Obrigkeit erneuerte die Forderung nach Aufnahme Nüschens in die Kompanie und drohte im anderen Fall wiederholt mit einer Strafe von 100 Talern. Die Schifferbrüder beschlossen deshalb, die Korporation aufzulösen. Als Reaktion erhöhte die Regierung in Vorpommern die angedrohte Strafe auf 200 Taler und verwies auf eine mögliche militärische Exekution.¹⁹¹

Im Ergebnis des sich weiter verschärfenden Rechtsstreites konnten die Mitglieder der Kompanie gezwungen werden, Wilhelm Nüsch am achten September 1718 wieder als Schifferbruder aufzunehmen. Zugleich erklärte die Schiffervereinigung ihre Auflösung. Diese Erklärung wurde aber von der Korporation selbst nicht wirklich anerkannt.¹⁹² Vielmehr diente diese Maßnahme als Druckmittel, um Wilhelm Nüsch gegen den Widerstand besonders der städtischen Obrigkeit endgültig ausschließen zu können. Darüber hinaus wandte sich die Kompanie im September 1718 an den dänischen König. Mit seiner Hilfe wollte sie den Streit erfolgreich beenden.¹⁹³ Die Korporationsmitglieder wurden jedoch vom Kammergericht gezwungen, die Schiffervereini-

¹⁸⁸ Lorenz, Geschichte der Schiffer=Compagnie, S. 27 f.

¹⁸⁹ Zur Bedeutung des Hofgerichts in Greifswald als erste und als Appellationsinstanz in Schwedisch-Vorpommern vgl. Gadebusch, Schwedischpommersche Staatskunde, Teil 2, S. 274–279, v. a. S. 276 f.; Dähnert, Sammlung gemeiner und besonderer Pommerscher und Rügischer Landes=Urkunden, Bd. III, S. 91–101.

¹⁹⁰ Lorenz, Geschichte der Schiffer=Compagnie, S. 28 f.; Eckbert Klüsener, Die Nüschprozesse der Schiffercompagnie, in: Untersuchungen zur Theorie und Geschichte der Stadt, S. 152 und 164, Anm. 4 und 5.

¹⁹¹ Lorenz, Geschichte der Schiffer=Compagnie, S. 29. Unter der Exekution ist die Einquartierung von Soldaten in den Wohnhäusern der Schifferbrüder zu verstehen. Vgl. ebenda, S. 30.

¹⁹² Ebenda, S. 29 f.; Klüsener, Nüschprozesse, S. 158, 166, Anm. 12.

¹⁹³ Lorenz, Geschichte der Schiffer=Compagnie, S. 30; Klüsener, Nüschprozesse, S. 158.

gung „bei 100 Thaler Strafe sofort wieder aufzunehmen und Nüsch zu jeder Versammlung einzuladen“. ¹⁹⁴ Das korporative Leben wurde weitergeführt. Zu weiteren Konflikten mit Wilhelm Nüsch kam es nicht. Er starb am 3. März 1720. ¹⁹⁵

Die Schifferbrüder verweigerten aber das Totentragen. Sie mußten vom Kammergericht verpflichtet und mit obrigkeitlicher Gewalt gezwungen werden, dem Schiffer Nüsch die letzte Ehre zu erweisen. Die Strafen der Obrigkeit bestanden unter anderem in der Einquartierung von Soldaten in den Häusern der Schifferbrüder sowie in der Pfändung von Mobilien und anderen persönlichen Gegenständen. Derartige Maßnahmen zwangen die Korporationsmitglieder zum Nachgeben. Die Nachrichten darüber verbreiteten sich in der Stadt, und viele Einwohner waren zum Trauerzugtermin vor dem Hause des Verstorbenen anwesend. Es ist anzunehmen, daß sich Besatzungsmitglieder, deren Schiffe von Korporationsangehörigen geführt wurden, in größerer Zahl einfanden. Die Maßregelung ihrer Schiffer mußte sich zwangsläufig auch auf den Status der Steuer- und Bootsleute auswirken. Der Rat war zu diesem Zeitpunkt in einer komplizierten Lage, zumal niemand wußte, ob die Stimmung unter den Versammelten in offene Empörung gegen die Obrigkeit umschlagen würde. Der Rat forderte aus diesem Grunde vom dänischen Kommandanten militärische Unterstützung. Die Schifferbrüder, welche Wilhelm Nüsch zu Grabe trugen, ließ man durch Soldaten von den anderen Einwohnern Stralsunds, die den Trauerzug begleiteten, abschirmen. ¹⁹⁶ Die Vorkehrungen des Rates beeinflussten die Haltung der Korporationsmitglieder jedoch wenig. Vielmehr brachten sie während der Trauerzeremonie zum Ausdruck, „daß die Bestattung der Leiche durch die Compagnie eine erzwungene und der Zubeerdigende in ihren Augen ein Ehrloser gewesen“ war. ¹⁹⁷

Die Witwe des Wilhelm Nüsch verklagte die Kompanie erneut, da sie nach eigener Aussage von den Schifferbrüdern während der Beerdigung ihres Mannes beleidigt worden war. Die nun folgende Auseinandersetzung zog sich bis 1724 hin und durchlief noch einmal die verschiedenen Instanzen bis zur dänischen Regierung und, nach 1721, bis zum schwedischen Tribunal in Wismar. Der Witwe gelang es, eine Schadenssumme von 200 Talern zu erhalten. Außerdem mußte die Kompanie an sie jenen Geldbetrag auszahlen, den die Witwe nach eigenen Angaben für den Prozeß aufgewendet hatte. ¹⁹⁸

Während des Rechtsstreites wandten der Rat und die Schifferkompanie verschiedene Methoden an, um ihre Interessen durchzusetzen. Der Rat verzögerte zum Beispiel die Prozeßführung, indem er längere Zeit die Akten zurückhielt. Damit wollte er die Zeitpunkte für die Auseinandersetzung selbst bestimmen. Außerdem drohte er der Korporation mit der Aberkennung ihrer Rechte. Die Schifferkompanie setzte sich mit der gerichtlichen Ausweitung des Streites zur Wehr. Darüber hinaus beschloß sie ihre Auflösung, um den Rat zum Nachgeben zu zwingen. Die Auflösung konnte jedoch nur

¹⁹⁴ Lorenz, Geschichte der Schiffer=Compagnie, S. 31.

¹⁹⁵ Ebenda.

¹⁹⁶ Ebenda, S. 31 f.

¹⁹⁷ Ebenda, S. 33.

¹⁹⁸ Ebenda, S. 33 f.

symbolische Bedeutung besitzen, zumal durch die Ordnung von 1624 das Entscheidungsrecht darüber beim Rat lag.¹⁹⁹

Im Vergleich zu den Auseinandersetzungen zwischen 1650 und 1681/85 gelang es dem Rat und der Kaufmannschaft, sich gegenüber der Schifferkorporation durchzusetzen. Der Rat konnte die alten Herrschaftsstrukturen erhalten und festigen. Gleichzeitig bemühte sich die Kaufmannschaft, eigene Interessen stärker zur Geltung zu bringen. Am 4. April 1725 baten die Schiffer erneut, nur einfaches Pfundgeld bezahlen zu müssen.²⁰⁰ Über den Ausgang dieses Streites ist nichts bekannt. Jedoch verdeutlicht die Klage das Bestreben des Rates und der Kaufmannschaft, die Rechte der Schiffer, die sie nach dem Vergleich von 1681 besaßen, zu beschränken. Dafür bestanden nach den Nüsch-Prozessen günstigere Bedingungen.

5. Die Stralsunder Schifferkompanie am Ende des 17. Jahrhunderts

Obleich sich der Charakter der Schifferkompanie im Verlauf des 16. und 17. Jahrhunderts veränderte, blieben wesentliche Seiten des korporativen Lebens, das seit 1488/89 das Erscheinungsbild der Vereinigung prägte, erhalten. Trotz der statuarischen Bestimmungen aus dem Jahre 1624 behielten mehrere Artikel aus dem Statut der St. Marienbruderschaft ihre Gültigkeit für die Schifferbrüder. Diese Tatsache wird deutlich in den 1699 von Titie Wolter herausgegebenen „Denckwürdigkeiten der löblichen Schiffer=Compagnie/Oder sogenannte Stiftung= und Ordnungen ...“.²⁰¹ Der 1699 zum Altermann gewählte Titie Wolter faßte in dieser Schrift jene Bestimmungen zusammen, die noch am Ende des 17. Jahrhunderts von Bedeutung waren. Für die Herausgabe der Schrift bestanden zwingende Gründe. In der „Einleitung an den Günstigen Leser“ formulierte der Altermann: *Das Licht unser alten Vorfahren der Löblichen Uhr=Alten Einigkeit der Schiffer=Compagnie scheint annoch, GOtt laß es mit brüderlicher Liebe und guter Einigkeit biß an den lieben jüngsten Tag fest in Liebe beständig verharren.*²⁰² Aber bereits einige Zeilen danach beschrieb er die tatsächlichen Verhältnisse näher, wie sie zu dieser Zeit zum Teil auch in der Korporation bestanden: *Die Schiff=Fahrt eine der fürnehmsten Kunst mitgerechnet wird, wird heute zu Tage sowohl die Christliche Liebe, von vielen weniger denn nichts aestimiret, Haß und Neid, seynd Brüder allezeit, stehen und grüssen sich, mancher erwehlet sich die zu seinem besten Freunde, ach getreue Bruder=Bruder=Liebe wie weit bist du entfernet, da doch die Bruder=Liebe alles in guter Ordnung halten kan, was zerfallen wil, kan die Bruder=Liebe erhalten.*²⁰³

Der Verfall des korporativen Lebens sollte somit aufgehalten werden. Dafür bestanden in der Schifferkompanie durchaus Voraussetzungen, wie es Titie Wolter deutlich machte. Die Besonderheiten der Seefahrtsberufe erforderten ebenfalls eine stärkere

¹⁹⁹ Klüsener, Nüschprozesse, S. 153 f., 158, 162.

²⁰⁰ Lorenz, C., Geschichte der Schiffer=Compagnie, S. 34 f.

²⁰¹ Wolter, Denckwürdigkeiten, Stralsund 1699.

²⁰² Brüderbuch, Rep.-Nr. 19; Wolter, Denckwürdigkeiten, fol. A 2a.

²⁰³ Wolter, Denckwürdigkeiten, fol. A 2b.

Beachtung der Disziplin und des Zusammenhaltes an Land. Dieser Zusammenhalt wurde durch die verwandtschaftlichen Beziehungen vieler Schifferbrüder untereinander begünstigt.²⁰⁴ Hierauf konnten die Korporationsmitglieder und vor allem der Vorstand aufbauen.

Bereits am 28. Dezember 1681 erneuerten die Schifferbrüder Bestimmungen der Totenordnung sowie die Festlegungen zur Aufnahme Armer in das Schiffer-Stiftung-Haus. Sofern ein Schifferbruder starb, sollten seine Witwe und die Kinder, *wann sie erwachsen und unbeheyrahet sterben . . . von unser Brüderschafft zu Grabe getragen, und nach unser Ordnung gefolget werden. So des Bruders Wittwe, oder die erwachsene Kinder sich verheyrahet, ausser dieser Compagnie, so seynd sie sofort von uns ausgeschlossen.*²⁰⁵

Bezüglich der Versorgung Armer legte die Schifferkompanie fest, daß außer den Schifferbrüdern und ihren Frauen niemand in das Armenhaus aufgenommen werden sollte, *da die See=Fahrt mercklich ab= und nicht zunimmt.*²⁰⁶ Vor der Aufnahme in das Armenhaus hatten die betreffenden Schifferbrüder und -schwestern je einen Reichstaler an jeden der Alterleute zu entrichten. Außerdem mußten die Schifferbrüder und -schwestern zusätzlich pro Person 6 Reichstaler bezahlen. Wenn ein Bewohner des Armenhauses starb, konnte die Korporation seinen Besitz zugunsten der Armen veräußern. Um Streitigkeiten mit Erben zu vermeiden, wurde vorher ein festgelegter Betrag anstelle der persönlichen Habe übergeben.²⁰⁷ Auf Grund der zu zahlenden Summen war eine völlige Armut der Betroffenen zumeist ausgeschlossen. Vielmehr wurde der Kreis jener, die unmittelbar die Fürsorge der Korporation in Anspruch nehmen konnten, verkleinert.

Innerhalb des Armenhauses übertrug die Kompanie einer sogenannten „Äbtissin“ die Aufsicht über die Einhaltung der Hausordnung. Diese Aufgabe wurde wahrscheinlich von einer Schifferwitwe erfüllt. Ihre Stellung als „Trostmutter“, so lautete die Bezeichnung in Hamburg, dürfte gleichzeitig die einer Vertrauensperson für die Armen gewesen sein.²⁰⁸ Vierteljährlich erhielt die Äbtissin für ihre Tätigkeit eine Zuwendung von 8 Schillingen lübisch. Darüber hinaus zahlte die Schifferkompanie der Äbtissin und jedem Insassen des Armenhauses je einen Gulden für das ganze Jahr. Nach dem 6. Januar bekamen die Äbtissin 2 Gulden und jeder der Armen 1 Gulden. Sofern einer der Bewohner völlig verarmt war, sollte er einen weiteren Betrag erhalten. Außerdem sorgte die Korporation für Brennmaterial. Für die große Stube wurden 5 Faden *gut Peen=Holtz* zur Verfügung gestellt. Jedem Armen, der in den fünf Buden hinter dem Haus untergebracht war, wurde ein Reichstaler ausgezahlt, *da für sie sich selber Holz kauffen.* Schließlich erhielten alle Armen insgesamt einen Faden Holz, den sie unter sich aufteilen sollten.²⁰⁹

²⁰⁴ Vgl. Sta. A. Str., Test.-Nr. L 7a (1702).

²⁰⁵ Wolter, Denckwürdigkeiten, fol. C 4b.

²⁰⁶ Ebenda, fol. D 3b.

²⁰⁷ Ebenda, fol. D 4a.

²⁰⁸ Ebenda, fol. D 3; Vgl. Kresse, Seefahrer, S. 29, 99f.

²⁰⁹ Wolter, Denckwürdigkeiten, fol. D 3.

Im Verlauf des 17. Jahrhunderts hatte sich die Zahl der Ämter, die innerhalb der Korporation von Schifferbrüdern ausgeübt wurden, erhöht. Jeweils vier Alterleute und Schaffer bildeten weiterhin den Vorstand. Die Altermänner führten die Aufsicht über alle Angelegenheiten der Korporation. Sie waren unter anderem für die Instandhaltung des Gesellschaftshauses und des Armenhauses verantwortlich. Außerdem hatten sie auf die Ordnung im Armenhaus zu achten. Bei ihrer Tätigkeit wurden sie von den Schaffern unterstützt. Im Gegensatz zu den Bestimmungen des ersten Statuts erfolgte ihre Wahl durch die Alterleute. Dazu hatten die amtierenden Schaffer die Namen von vier Schiffen auf einen Zettel zu schreiben. Von diesen Brüdern wurden zwei durch die Alterleute benannt. Sie mußten jene beiden Schaffer ablösen, die bereits zwei Jahre ihr Amt versahen. Diese Bestimmung wurde bereits 1624 in der neuen Ordnung festgehalten. Danach hatten die Alterleute das Recht, notwendige Aufgaben oder Ämter den Schifferbrüdern zu übergeben.²¹⁰ Die neuen Schaffer waren verpflichtet, *ein jeder dieser Compagnie . . . 3 Loth neu gemachtes Silber* zu schenken. Außerdem sollten sie gemeinsam 10 Gulden für Wein an die Alterleute und die anderen beiden Schaffer entrichten. Die Schaffer mußten jährlich vor den Alterleuten Rechenschaft ablegen. Die Festlegung des Statuts der Marienbruderschaft, wonach die Schaffer in Anwesenheit aller Schifferbrüder und -schwwestern Rechenschaft gaben, wurde bereits im 16. Jahrhundert nicht mehr eingehalten.²¹¹

Die Wahl der Pfand- und Wachtherren erfolgte wie die Wahl der Schaffer.²¹² Die Wachtherren trugen die Verantwortung für die Einhaltung der Schiffswacht, die sie gemeinsam mit vier Bootsleuten oder Schifferbrüdern, die nicht über Fahrzeuge verfügten, zu versehen hatten. Die Wache nahm ihren Anfang *bey dem ersten Bohm an der Fehr=Brücken, nach der Reihe zu Ende des letzten Schiffes in dieser Stadt Haaven*. Nach der neuen Wachtordnung durften die Wachtherren und ihre Gehilfen ab 8.00 Uhr abends keine Herberge mehr aufsuchen. Die Einziehung und Abrechnung der Wachtgelder gehörte ebenso zu den Aufgaben der Wachtherren. Sie waren auch verpflichtet, den Bootsleuten ihren Lohn für die Wache auszuzahlen.²¹³

Der Schreiber der Korporation kam aus den Reihen der Schifferbrüder. Am Ende des 16. und zu Beginn des 17. Jahrhunderts wurde diese Tätigkeit durch einen Schaffer ausgeübt. Im Gegensatz dazu gehörte der Bote beziehungsweise Diener nicht der Korporation an. Die Schifferkompanie wurde in rechtlichen Angelegenheiten von einem Advokaten unterstützt. Dafür erhielt der Jurist jährlich seine Bezahlung am 6. Januar.²¹⁴

Die Verpachtung des Hauses konnte an Korporationsmitglieder und an Fremde erfolgen. Die Pachtsumme, die jedes Jahr an die Kompanie gezahlt werden mußte, betrug 30 Reichstaler. Bei Abschluß des Pachtvertrages sollte der Pächter, zumeist war es ein Schiffer, einen Reichstaler an jeden der Alterleute bezahlen. Der Pächter hatte als Wirt

²¹⁰ Ebenda, fol. A 4b–B 3a; Statuten der Schifferkompagnie, Rep.-Nr. 3, Artikel 4.

²¹¹ Wolter, Denckwürdigkeiten, fol. B 3a; Brüderbuch, Rep.-Nr. 19; Gründungsurkunde, Rep.-Nr. 1, Art. 3 und 12; Vgl. Erstes Kapitel, 3b.

²¹² Wolter, Denckwürdigkeiten, fol. B 3a.

²¹³ Ebenda, fol. E 3b–F 1a.

²¹⁴ Ebenda, fol. B 3b, D 1a; Brüderbuch, Rep.-Nr. 19.

des Gesellschaftshauses zugleich die Aufgabe, auf den Zustand des Hauses sowie auf die Ordnung im und am Gebäude zu achten. Schäden, die am Haus auftraten, mußte er den Alterleuten melden. Darüber hinaus war er verpflichtet, *zum öfftern auf die Boden dieses Hauses Achtung zu geben . . . , auf denen Rönnen und Boden=Fenster, daß sie sowohl des Sommers zu rechter Zeit für Regen, als auch des Winters für Schnee rein, und zugehalten werden.* Kam der Wirt dieser Verantwortung nicht nach, wurde er für die aufgetretenen Schäden haftbar gemacht.²¹⁵

Die Entscheidung über die Mitgliedschaft trafen weiterhin die Alterleute und Schaffer. Am Ende des 17. Jahrhunderts wurden die Bedingungen, unter denen Fremde in die Kompanie aufgenommen werden konnten, erschwert: *Ein Bruder=Sohn, wenn derselbe, die Compagnie, als Schiffer gewinnet, der giebt 13 Gulden, ein Fremder aber, erleget der Compagnie 15 Gulden, des Schreibers, auch des Bothen Gebühr, ist für jeden 12 Schillinge Lübsch, den Armen nach eines jeden Belieben.* Jedoch zahlten sogenannte „Fremde“ auch gegen Ende des 17. Jahrhunderts nur 6 Gulden Eintrittsgeld. Dagegen erhielt die Korporation von neuen Schifferbrüdern, deren Väter und Verwandte bereits Mitglieder waren, 4 Gulden pro Person. In der Zeit von 1673 bis 1699 traten 104 Mitglieder in die Korporation ein. Davon waren 60 Fremde. Die soziale Regeneration der Schifferkorporation erfolgte somit nur zur Hälfte durch Familien, deren Angehörige bereits seit einer oder mehrerer Generationen Stralsunder Schiffer waren.²¹⁶

Neben der Pflege der Geselligkeit und der Armenfürsorge blieben die Sorge um das Seelenheil und ein dem Stand entsprechendes Begräbnis weiterhin wichtige Zielstellungen der Schifferkorporation. Die Verantwortung für den Mitmenschen beschränkte sich nicht nur auf die Vereinigung. Darüber hinaus hatten die Schifferbrüder und -schwestern die Verpflichtung, andere Menschen zu Grabe zu tragen, wenn diese es wollten und für den Boldeck der Kompanie spendeten. Die Einhaltung der Totenordnung überwachten die Pfandherren. Sie forderten bei Nichtbeachtung der Totenfolge Bußgelder von den Korporationsmitgliedern.²¹⁷ Die Verpflichtung zur Totenfolge war nicht allen eine Angelegenheit der Schiffergesellschaft. Bei Verweigerung der Bußgelder und der Bestrafung durch die Alterleute sollten der betreffende Schifferbruder oder die -schwester von der *Compagnie abgesondert seyn, und dem Gerichte übergeben werden.*²¹⁸

Trotz verschiedener Beschränkungen in bezug auf die Armenfürsorge und die Aufnahme neuer Mitglieder war die Schifferkompanie weiterhin für alle Seeleute in der Stadt verantwortlich. Der Rat mußte sowohl an einer Kontrolle als auch einer Betreuung aller Seeleute interessiert sein, um eine wirksame Arbeit seines Gremiums zu gewährleisten. Dazu gehörte auch die Schlichtung von Streitfällen durch die Alterleute. Sofern der Kläger Mitglied der Korporation war, hatte er an die Alterleute 2 Mark

²¹⁵ Wolter, Denckwürdigkeiten, fol. C 4b–D 1b; Brüderbuch, Rep.-Nr. 19; Kauf, Vermietung oder Verpachtung vom Gebäude der Schifferkompanie in der Semlowerstraße, Rep.-Nr. 208.

²¹⁶ Wolter, Denckwürdigkeiten, fol. C 3b, B 4; Brüderbuch, Rep.-Nr. 19.

²¹⁷ Wolter, Denckwürdigkeiten, fol. B 4b, C 1, D 4b–E 2b.

²¹⁸ Ebenda, fol. E 2.

lübisch zu zahlen, ein Fremder 3 Mark Lübisch. Die Gebühr für den Boten der Korporation betrug vier Schillinge Lübisch, *den Armen nach eines jeden Belieben*.²¹⁹

Obwohl die frühkapitalistische Entwicklung in der Schifffahrt die soziale Differenzierung zwischen den Schiffnern sowie zwischen den Schiffnern und dem Schiffsvolk vertiefte, blieb bei den Schiffnern das Bewußtsein, einem besonderen Stande anzugehören, ausgeprägt. Viele Schiffer waren nicht nur durch verwandtschaftliche Beziehungen miteinander verbunden. Zumeist wohnten sie in geringer Entfernung voneinander im Bereich der Wassertore. Nur ein Teil von ihnen hatte seinen Wohnsitz in anderen Regionen der Stadt. Daran änderte sich in dem beschriebenen Zeitraum nichts.²²⁰ Der Zusammenhalt unter den Seeleuten beziehungsweise Schiffnern beschränkte sich nicht allein auf die Schifferbrüder. Die Ehefrauen der Seeleute nahmen einen geachteten Platz in der Korporation ein. Bei der Abwesenheit des Mannes trug die Frau die Verantwortung für die Familie, das Haus und zum Teil für die Geschäfte. Die Schifferfrauen zahlten mitunter anstelle ihrer Männer die Führung und die Rente für geliehene Geldbeträge.²²¹ Nach dem Tode der Schiffer führten die Schifferwitwen die Geschäfte, die in der Partenreederei und dem Eigenhandel bestanden²²², weiter. Einige Schifferwitwen gehörten weiterhin der Korporation an und entrichteten regelmäßig ihre Beiträge.²²³ Die Unterstützung durch ihre Frauen sowie die Verbundenheit der Schifferschwestern mit der Korporation, die sich in zahlreichen Geschenken für die Vereinigung äußerte, wurde von den Schiffnern gewürdigt. Die Aufzeichnungen in den Quellen legen davon Zeugnis ab.²²⁴

Die Zielstellung der Korporation erforderte eine Wechselwirkung zwischen dem einzelnen Mitglied und der Gemeinschaft. Der Schutz in der Vereinigung beinhaltete gleichzeitig die tätige Mitgliedschaft, die Unterstützung der Bruderschaft, Gesellschaft oder Kompanie durch ihre Mitglieder. Die Gleichberechtigung und -verpflichtung stellte ein wesentliches Qualitätsmerkmal in den Korporationen der Städtebürger dar. Dieser Charakterzug wurde auch in der Stralsunder Schifferkompanie seit ihrer Gründung deutlich und fand seinen sichtbarsten Ausdruck in den Statuten und anderen Beschlüssen.

²¹⁹ Wolter, Denckwürdigkeiten, fol. C 4.

²²⁰ Vgl. Reinhard Kusch, Die schwedische Stadtaufnahme von Stralsund 1706/07. Ein soziotopographischer und sozialökonomischer Querschnitt, in: Greifswald-Stralsunder Jahrbuch, Bd. 11, Weimar 1977, S. 109 f.; Sta. A. Str., HS I/25; Erstes Kapitel, 3c.

²²¹ Brüderbuch, Rep.-Nr. 17.

²²² Sta. A. Str., Rep. 3, Nr. 1550, fol. 140.

²²³ Armenregister, Rep.-Nr. 13; Brüderbuch, Rep.-Nr. 17.

²²⁴ Gründungsurkunde, Rep.-Nr. 1; Inventarbuch, Rep.-Nr. 16.

DRITTES KAPITEL

Die Entwicklung von Schiffer- und Bootsleutevereinigungen anderer Seestädte im Vergleich zur Schifferkompanie und Bootsleutekorporation in Stralsund

Die Schiffervereinigungen in Städten des norddeutschen Raumes wie Emden, Bremen, Hamburg, Lübeck, Rostock und Stralsund wiesen in ihrer Entwicklung Gemeinsamkeiten und Besonderheiten auf, die ihr Wesen und ihren Charakter beeinflussen.

Mehrere Schifferkorporationen entstanden vor der Reformation. Sie waren Bruderschaften mit einer hauptsächlich religiösen Zielstellung. Für die Schiffer war die religiöse Fürsorge, auf Grund der Spezifik ihres Berufes, besonders wichtig. Deshalb bestimmten zum Beispiel die Statuten der Nikolausbruderschaft in Lübeck, der Annenbruderschaft in Hamburg sowie der Clemensbruderschaft in Emden das Gebet und Seelenmessen für die lebenden und verstorbenen Bruderschaftsmitglieder.¹ Die religiöse Fürsorge widerspiegeln auch die Verträge, die von den Korporationen mit Klöstern oder Pfarrkirchen geschlossen wurden.² Weiterhin waren die Mitglieder der Bruderschaften für das Begräbnis der verstorbenen Brüder und Schwestern verantwortlich. Die Stiftungsurkunde der St. Annenbruderschaft in Hamburg schrieb Totenmessen für die verstorbenen Bruderschaftsmitglieder vor. Die Schiffer der Korporation und ihre Familienangehörigen konnten sich vor dem St. Annenaltar in der Maria-Magdalenen-Kirche begraben lassen. Die Bruderschaft war verpflichtet, einen verstorbenen Bootsmann, der Mitglied der Korporation gewesen war, auf dem Kirchhof der St. Maria-Magdalenen-Kirche zu bestatten. Die Kosten für das Begräbnis übernahm die Korporation, wenn der Bootsmann mittellos starb.³

Auch die St. Nikolausbruderschaft ließ für die lebenden und verstorbenen Bruderschaftsmitglieder Seelen- beziehungsweise Totenmessen lesen. Die Brüder oder Schwestern waren verpflichtet, für das Seelenheil der lebenden und toten Korporationsangehörigen zu beten, unabhängig davon, ob sie Kaufmann, Schiffer oder Mitglieder des Schiffsvolkes waren.⁴ Zu den Aufgaben der Schifferkorporationen gehörte außerdem die Armenfürsorge. Sie war aber vor der Reformation gering. Die soziale Fürsorge umfaßte entweder die Versorgung mit Almosen beziehungsweise Pröven⁵, oder die Armen erhielten die Reste der Mahlzeiten von den Zusammenkünften der Bruderschaften.⁶

¹ Hasse, Schiffergesellschaft, S. 1-5, 30-33; Lindtke, Schiffergesellschaft, S. 30; Kresse, Seefahrer, S. 82ff.; Hagedorn, Emdener Seehandelsverkehr, S. 248.

² Hasse, Schiffergesellschaft, S. 30f.; Kresse, Seefahrer, S. 83f.

³ Kresse, Seefahrer, S. 82f.

⁴ Hasse, Schiffergesellschaft, S. 33; Lindtke, Schiffergesellschaft, S. 30.

⁵ Lindtke, Schiffergesellschaft, S. 31.

⁶ Hasse, Schiffergesellschaft, S. 6.

Eine größere Bedeutung besaß die Pflege der Geselligkeit. Während der Zeit der Winterlage trafen sich die in der Stadt anwesenden Korporationsmitglieder zu den Högen. Die Statuten regelten das Verhalten der Bruderschaftsangehörigen auf den Zusammenkünften.⁷

Die Schifferbruderschaften erhielten ihre finanziellen Mittel aus den Zuwendungen ihrer Mitglieder. Dazu gehörten die Eintrittsgelder, die Mitgliedsbeiträge und die Spenden beim Tode eines Korporationsangehörigen. Die Höhe der Eintrittsgelder war unterschiedlich. In Lübeck mußte jeder Bruder 4 Schillinge sowie 2 Schillinge für Wachs, die Schwestern jeweils 4 Schillinge und 1 Schilling Wachsgeld zahlen.⁸ Für die Hamburger Schiffer, die eigenen Handel trieben, war der Beitritt zur Bruderschaft kostenlos. Die anderen Mitglieder zahlten pro Person 1 rheinischen Gulden.⁹

Die Mitgliedsbeiträge waren nicht in allen Schifferkorporationen selbstverständlich. In Hamburg gaben die Schiffer die St. Annen-Führung. Für die übrigen Mitglieder wurden keine Beiträge festgelegt.¹⁰ Die Brüder der St. Nikolausbruderschaft sollten jährlich 7 Witten und die Schwestern 5 Witten als Pflichtgeld entrichten.¹¹ In Emden wählten die Mitglieder eine andere Form der regelmäßigen Zuwendungen. Jedes Mitglied ließ von seinem Geld der Clemensbruderschaft einen Goldgulden und mußte ihn gewinnbringend anlegen. Nach Ablauf eines Jahres hatten die Bruderschaftsangehörigen den Schaffern Rechenschaft über den Gewinn abzulegen.¹²

Wenn ein Angehöriger der Bruderschaft verstarb, spendeten die Mitglieder der Korporation für eine Totenmesse¹³, oder der Verstorbene beziehungsweise seine Angehörigen entrichteten der Bruderschaft Geld, dessen Höhe mitunter im Statut festgelegt wurde.¹⁴ Eine weitere Einnahmequelle für die Schifferbruderschaften waren gelegentlich Spenden sowie Straf gelder. Die Mitglieder, welche die Korporation mit freiwilligen Spenden unterstützten, wurden durch eine Eintragung in die Bücher der Vereinigung besonders gewürdigt.¹⁵

Die Schifferkorporation wiesen in ihrer Zusammensetzung ebenfalls Unterschiede auf. In der Nikolausbruderschaft waren an der Wende vom 15. zum 16. Jahrhundert Schiffer und Kaufleute vertreten. Zum Vorstand der Korporation gehörten zwei Schiffer und zwei Kaufleute. Die Schiffer wurden in den Statuten von 1505 als Alterleute zuerst genannt. Demnach dürften, wie Paul Hasse vermutete, die Schiffer zu dieser Zeit bereits die Mehrheit in der Bruderschaft gebildet haben.¹⁶ In Hamburg und Emden waren Schiffer und Bootsleute Mitglieder der dortigen Schifferbruderschaften.¹⁷ In die-

⁷ Ebenda, S. 4 f, 33 f.; Kresse, Seefahrer, S. 84 f.

⁸ Hasse, Schiffergesellschaft, S. 32.

⁹ Kresse, Seefahrer, S. 83.

¹⁰ Ebenda, S. 84.

¹¹ Hasse, Schiffergesellschaft, S. 32.

¹² Hagedorn, Emden Seehandelsverkehr, S. 248.

¹³ Hasse, Schiffergesellschaft, S. 33.

¹⁴ Kresse, Seefahrer, S. 82.

¹⁵ Ebenda, S. 84; Hasse, Schiffergesellschaft, S. 4.

¹⁶ Hasse, Schiffergesellschaft, S. 3.

¹⁷ Kresse, Seefahrer, S. 81; Hagedorn, Emden Seehandelsverkehr, S. 248.

sen beiden Vereinigungen werden die Schiffer, sowohl zahlenmäßig als auch auf Grund ihrer wirtschaftlichen Stellung ein Übergewicht gegenüber den Bootsleuten besessen haben. Ebenso bestimmten in der Stralsunder St. Marienbruderschaft die Schiffer den Charakter der Vereinigung.

Die Zugehörigkeit von Kaufleuten oder Angehörigen des Schiffsvolkes zu den berufsständischen Vereinigungen der Schiffer resultierte aus den engen beruflichen Beziehungen zwischen den drei Berufsgruppen und ihrem Streben nach religiöser Fürsorge. Jedoch kann die Lübecker Nikolausbruderschaft während des 15. Jahrhunderts nicht als eine Schiffervereinigung bezeichnet werden. Nach der Gründungsurkunde umfaßte die Korporation Kaufleute, Schiffer und Bootsleute als Mitglieder, ohne daß eine Berufsgruppe besonders hervorgehoben wurde. Erst nach dem wohl zwischen 1482 und 1497 erfolgten Zusammenschluß der Bootsleute in einer besonderen Bruderschaft entwickelte sich die Nikolausbruderschaft zu einer Vereinigung der Schiffer, der ebenfalls Kaufleute angehörten.

Paul Ewald Hasse, Walter Kresse, Gustav Lindtke und Monika Zmyslony unterschieden zwischen den Kompanien der Kaufleute und den Bruderschaften der Schiffer. Die Verfasser hoben die Bedeutung derartiger Korporationen für Berufe, die am Handel und der Seefahrt beteiligt waren, hervor. Sie erkennen aber keine weiteren Gemeinsamkeiten zwischen den Organisationsformen.¹⁸

In ihrem Wesen unterschieden sich die Schifferbruderschaften nicht grundlegend von den Kompanien der Kaufleute. Sie waren der freiwillige Zusammenschluß von Angehörigen eines oder mehrerer, miteinander verwandter, Berufe. Die Bruderschaften der Schiffer waren, ebenso wie die Korporationen der Kaufleute, berufsständische Vereinigungen. Die berufliche Tätigkeit der Schiffer konzentrierte sich vor allem auf Gebiete, die außerhalb des städtischen Einzugsbereiches lagen. Ihre Arbeit wurde auch durch die Privilegien, die von den Kaufleuten erworben wurden, gesichert. Weiterhin war es möglich, daß das Ziel der Fahrten und somit die Handelsrichtung der Schiffer wie bei den Kaufleuten wechselte. Viele Bestimmungen der Seerechte waren im hansischen Raum für alle Seeleute verbindlich. Besondere Ordnungen, wie zum Beispiel in Hamburg, wurden von der Obrigkeit durchgesetzt, da sie Bestandteil des Stadtrechts waren.¹⁹ Deshalb sowie auf Grund der ökonomischen Stärke ihrer Mitglieder und der engen Beziehungen zur Kaufmannschaft benötigten die Schiffer bis in das 16. Jahrhundert keine stärker abgeschlossenen Berufsvereinigungen, die zudem eine hauptsächlich ökonomische Zielstellung aufwiesen. Trotzdem dienten die Bruderschafts- oder Kompaniezusammenkünfte auch der Beratung beruflicher Probleme.

¹⁸ Hasse, Schiffergesellschaft, S. 2; Kresse, Seefahrer, S. 9–12; Lindtke, Schiffergesellschaft, S. 25; Monika Zmyslony, Die Bruderschaften in Lübeck vor der Reformation (Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Bd. 6), Kiel 1977, S. 125.

¹⁹ Theodor Kiesselbach, Grundlage und Bestandteile des ältesten Hamburgischen Schiffrechts. Ein Beitrag zur Geschichte des norddeutschen Seehandels und Seerechts, in: HGBll (1900), S. 49f.; Wolter, Schiffrechte, S. 24ff.; Vgl. Heinrich Reincke, Die ältesten Formen des Hamburgischen Schiffrechts, in: HGBll 63 (1938), S. 166; Jörgen Bracker, Maritime Alltagserfahrungen im Spiegel der Hamburger Schiffrechte, in: Die Hanse. Lebenswirklichkeit und Mythos, Hrsg. Jörgen Bracker (Ausstellungskatalog. Ausstellung Museum für hamburgische Geschichte), Hamburg 1989, Bd. 1, S. 580ff.

In Lübeck existierte bis 1530 oder 1535 auch eine Bruderschaft der Bootsleute, sie wurde 1497 zuerst urkundlich erwähnt.²⁰ Die Auffassung von Paul Hasse, daß diese Bruderschaft Parallelen zu den Gesellenbruderschaften aufwies, interpretierte Monika Zmyslony irrtümlich als „eine Genossenschaft, die den Zünften nahestand“.²¹

Bis in das 15. Jahrhundert existieren keine Nachrichten über einen organisierten Zusammenschluß von Bootsleuten in den Hansestädten. Der Grund dafür waren die bis in das 14. Jahrhundert hinein bestehende relativ geringe berufliche Differenzierung²² und das Vorherrschen genossenschaftlicher Verhältnisse auf den Schiffen. Hiervon vermitteln die älteren Schiffsrechte ein anschauliches Bild. So gehörten dem Schiffsrat, der über den Beginn einer Fahrt und die Verpfändung von Schiffsgerät entscheiden konnte, Mitglieder der Mannschaft an.²³ Nach dem Hamburger und Lübecker Schiffsrecht mußten Geldstrafen für Vergehen und mangelnde Fähigkeiten von den betreffenden Seeleuten zu gleichen Teilen an den Schiffer und die Mannschaft gezahlt werden.²⁴ Die Angehörigen der Besatzung waren verpflichtet, sowohl den Schiffer als auch die anderen Seeleute an Bord um Nachurlaub zu bitten.²⁵ Verschiedentlich zahlten die Befrachter, nicht aber der Schiffer, die Heuer an die Besatzung aus.²⁶

Nach den älteren Schiffsrechten verfügte der Schiffer bis in das 14. Jahrhundert über keine deutliche Sonderstellung gegenüber dem Schiffsvolk.²⁷ Seine Rechte waren „gegenüber der Besatzung . . . beschränkt und genau festgelegt“.²⁸ Jedoch war es ihm auf der Grundlage des damaligen Gewohnheitsrechts möglich, „Zucht und Ordnung auf seinem Schiffe“ durchzusetzen.²⁹

Mit der Ausweitung und Intensivierung des Schiffsverkehrs beziehungsweise Seehandels seit dem 14. Jahrhundert und der damit verbundenen Verselbständigung der Schifffahrt gegenüber dem Seehandel vollzog sich die Auflösung der genossenschaftlichen Verhältnisse an Bord der Schiffe.³⁰ Äußere Kennzeichen dieses Prozesses waren nicht nur die fortschreitende Differenzierung unter den Angehörigen des Schiffsvolkes sowie die zunehmende Disziplinargewalt des Schiffers gegenüber den anderen Besatzungsmitgliedern.³¹ Ein weiterer Ausdruck der Veränderungen im Schifffahrtsbetrieb waren die zahlreichen Streitigkeiten, vor allem um Lohnforderungen, zumal die Seeleute in ihrer sozialen Stellung stärker benachteiligt wurden. Die Klagen des deutschen Kaufmanns zu

²⁰ Lindtke, Schiffergesellschaft, S. 31.

²¹ Zmyslony, Bruderschaften, S. 91; Vgl. Hasse, Schiffergesellschaft, S. 7.

²² Vgl. Woywodt, Seeleute, S. 18 und 49.

²³ Karl-Friedrich Krieger, Ursprung und Wurzeln der rôles d'Oléron (Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte, NF, Bd. XV), Köln-Wien 1970, S. 19.

²⁴ LUB, Teil 2.1., Nr. 105, Art. VII; Kiesselbach, Hamburgisches Schiffsrecht, S. 87.

²⁵ LUB, Teil 2.1., Nr. 105, Art. IX.

²⁶ Kiesselbach, Hamburgisches Schiffsrecht, S. 88.

²⁷ Vgl. Woywodt, Seeleute, S. 21, 38-41.

²⁸ Paul Heinsius, Das Schiff der hansischen Frühzeit (Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte, hg. v. Hansischen Geschichtsverein, NF, Bd. XII), 2., verb. Aufl., Weimar 1986, S. 233.

²⁹ Ebenda, S. 232.

³⁰ Vogel, Seeschifffahrt, S. 441ff.

³¹ Woywodt, Seeleute, S. 47ff., 62f., 77.

Brücke über Meuterei und Desertion am Ende des 14. Jahrhunderts³² widerspiegeln, wenn auch nur indirekt, die Verschlechterung der Lebenslage des Schiffsvolkes.

Die Seeleute hatten am Sieg der Hanse über den Dänenkönig Waldemar IV. einen gewichtigen Anteil. Zugleich trugen die Schiffsbesatzungen dazu bei, die dominierende Stellung der hansischen Kaufleute im Nord- und Ostseeraum zu sichern. Jedoch zogen die Angehörigen des Schiffsvolkes aus den Handelsvergünstigungen der Kaufleute keine Vorteile in Form einer höheren Löhnung. Somit vergrößerte sich die soziale Kluft zwischen den Befrachtern und Reedern, zu denen ebenfalls die Schiffer gehörten, einerseits und dem Schiffsvolk andererseits. Das Stralsunder Stadtsiegel von 1329^{32a} verdeutlicht den beruflichen und zugleich sozialen Unterschied, wie er sich seit dem 14. Jahrhundert herauszubilden begann. Die Schiffsdarstellung auf dem Siegel läßt die geschlossenen Räume unter dem Achterkastell damaliger Fahrzeuge erkennen. Diese Räumlichkeiten verfügten über Schlafbänke und eine Toilette. Der hier vorhandene Platz war jedoch nur für die sogenannten „Achtergäste“, das heißt für die Kaufleute beziehungsweise Befrachter, den Schiffer und für den Steuermann ausreichend. Die anderen Besatzungsmitglieder, das Schiffsvolk, schliefen weiterhin an Deck, „vor dem Mast“, oder im Frachtraum. Als Schlafgelegenheit dienten Schlafsäcke aus Seehundfellen. Die berufliche Situation der einfachen Seeleute hatte sich somit nicht verschlechtert, eine Besserung ihrer Lage trat aber auch nicht ein.^{32b}

Von einem „Gesellschafts- oder Societätsverhältnis“ zwischen den Reedern und der Mannschaft³³ kann zu diesem Zeitpunkt nicht mehr gesprochen werden. Vielmehr versuchten die Seeleute oftmals, sich den harten Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord³⁴ durch Flucht zu entziehen oder auf See und in fremden Ländern Druck auf den Schiffer auszuüben, um eine Besserung ihrer Heuer zu erreichen.

Im 15. Jahrhundert war es den Besatzungsmitgliedern möglich, die Verschlechterung ihrer sozialen Lage, wenn auch nur zeitweise, durch die Konkurrenz der Schiffer und Reeder untereinander infolge einer größeren Nachfrage nach Seeleuten auszugleichen.³⁵ Zugleich werden seit der Wende vom 14. zum 15. Jahrhundert erstmals Bemühungen der Hanse deutlich, im Interesse eines reibungslosen Schiffsverkehrs die Autorität des Schiffers gegenüber der Mannschaft zu stärken. Wesentliche Fragen, die auf den Hansetagen von 1376 und 1378 behandelt wurden, betrafen die Unterbindung von Meuterei und Desertion.³⁶ Härtere Strafen fanden aber zumeist erst im Verlauf des 15. Jahrhunderts in den Seerechtsregelungen der Hanse Berücksichtigung.³⁷

³² HR I, 2, Nr. 119.

^{32a} Vgl. Geschichte der Stadt Stralsund, S. 27, Abb. 16.

^{32b} Freundlicher Hinweis von Herrn Prof. Dr. D. Ellmers, Direktor des Deutschen Schifffahrtsmuseums in Bremerhaven. Zu den Lebensbedingungen an Bord vgl. auch Klaus-Peter Kiedel, Seemannsleben zur Hansezeit, in: Die Hanse-Kogge von 1830. Geschichte, Fund, Bergung, Wiederaufbau, Konservierung, Hrsg. Klaus-Peter Kiedel und Uwe Schnall, 2., verb. Aufl., Bremerhaven 1989, S. 76f.

³³ Vgl. Vogel, Seeschiffahrt, S. 369–372.

³⁴ Fritze, Am Wendepunkt der Hanse, S. 163f.

³⁵ Woywodt, Seeleute, S. 51ff.

³⁶ HR I, 2, Nr. 156 § 23, Nr. 157.

³⁷ Vogel, Seeschiffahrt, S. 440ff.; Woywodt, Seeleute, S. 63–74; Vgl. Erstes Kapitel, 1, Anm. 19.

In dieser Situation waren auch die Bootsleute bestrebt, sich in Korporationen zusammenzuschließen. Die Erwähnung von Bootsleuten als Mitglieder der St. Nikolausbruderschaft in Lübeck und der St. Olavbruderschaft in Hamburg ist ein Hinweis auf die allmähliche Ausprägung berufsständischer Merkmale auch dieser Berufsgruppe. Obgleich die Seeleute das Recht der „Führung“ besaßen³⁸, näherte sich die soziale und berufliche Stellung vieler Vertreter der Schiffsmannschaften zunehmend der des Gesellen oder Tagelöhners. Die wachsende Größe der Schiffe sowie der damit verbundene Kapitalaufwand zum Bau und zum Unterhalt eines solchen Fahrzeuges machten es den einfachen Besatzungsmitgliedern oftmals unmöglich, selbst bis zum Schiffer aufzusteigen. Gleichzeitig waren für die Arbeit auf See in steigendem Maße seemännische, das heißt spezifisch berufliche Fähigkeiten notwendig. Der Mangel an Seeleuten während des 15. Jahrhunderts weist darauf hin, daß die Schiffsbesatzungen nicht mehr durch Angehörige der plebejischen Schichten der Städte oder durch die ländliche Bevölkerung, die über geringe oder keine seemännische Erfahrungen verfügten, beliebig ergänzt werden konnten.³⁹

Die gehobene berufliche Stellung einiger Seeleute, ihr geschäftlicher Erfolg im Handel und die Tatsache, daß sie als Kaufgesellen im Auftrag von Kaufleuten und Schiffern tätig waren, kommt durch die Mitgliedschaft in den genannten Korporationen ebenfalls zum Ausdruck. Darüber hinaus legten die Schwarzenhäupter in Riga in ihrem Schragen von 1416 ausdrücklich fest, daß neben den jungen, unverheirateten Kaufgesellen nur Schiffsleute und Goldschmiedegesellen ihrer Kompanie betreten durften.^{39a}

Die Elemente genossenschaftlicher Verhältnisse, die im Verlauf des 15. Jahrhunderts auf den Schiffen vorhanden waren, sowie die Stellung des Schiffers als Seemann und Kaufmann verhinderten aber noch längere Zeit die Herausbildung eigenständiger Berufsvereinigungen der Schiffer und der anderen Besatzungsmitglieder. Demnach konzentrierte sich die Wirksamkeit der Korporationen ausschließlich auf Zielstellungen, die für alle Seeleute, einschließlich der Schiffer, und die Kaufmannschaft bedeutungsvoll waren, auf die religiöse und die soziale Fürsorge.⁴⁰

Die entscheidende Zäsur für die Herausbildung von Bootsleutevereinigungen war ebenfalls die hansische Schiffsordnung von 1482. Mit der rechtlichen Anerkennung der sozialen und beruflichen Differenzierung, die zwischen den Schiffers und den anderen

³⁸ Über die Bedeutung der Führung sowie die anderen Vergütungen für die Seeleute in der hansischen Frühzeit vgl. Heinsius, *Das Schiff der hansischen Frühzeit*, S. 240 ff.

³⁹ Vgl. HUB, Bd. 4, Nr. 215; HUB, Bd. 8, Nr. 739; HR I, 1, Nr. 403; Vogel, *Seeschifffahrt*, S. 445 f.

^{39a} „Item so en sal hiir nemant yngaen, de umme lon denet, offte Undudeschen sunder utgescheiden de goltsmedegesellen unde de schipmans.“ Schragen der Gilden und Aemter der Stadt Riga bis 1621, Bearb. Wilhelm Stieda und Constantin Mettig, Riga 1896, Nr. 110, Art. 5; Vgl. Vilho Niitemaa, *Die un- und deutsche Frage in der Politik der livländischen Städte im Mittelalter* (*Annales Academiae Scientiarum Fennicae*, Reihe B, Bd. 64), Helsinki 1949, S. 64, Anm. 1. Die Annahme von Niitemaa, daß es sich bei den *schipmans* um Schiffer handelte, ist nicht richtig. An dieser Stelle kann nicht genauer auf den Eigenhandel der Seeleute und ihre daraus resultierende soziale Stellung eingegangen werden. Vgl. Thomas Brück, *Der Eigenhandel hansischer Seeleute vom 15. bis zum 17. Jahrhundert*, in: *HGBll* Bd. 111, Köln-Wien 1993, S. 25–41.

⁴⁰ Bolland, *Flandernfahrer*, S. 164, 184 (Anlage C); Baasch, *Inlandfahrt*, S. 116f.; Brandes, *Brüderschaften*, in: *ZVHG*, Bd. 34, S. 108; Hasse, *Schiffergesellschaft*, S. 1ff.; Kresse, *Seefahrer*, S. 10ff.

Seeleuten bestand, war nun die Möglichkeit gegeben, daß sich diese Berufsgruppen in gesonderten Korporationen zusammenschließen konnten.

Zu den Aufgaben der ältesten berufsständischen Vertretung des Schiffsvolkes in den Hansestädten, der St. Annenbruderschaft der Bootsleute in Lübeck, gehörten die religiöse und die soziale Fürsorge für ihre Mitglieder.⁴¹ Eine ökonomische Unterstützung der Bootsleute durch ihre Bruderschaft ist nur mittelbar zu erkennen. So besaß die Annenbruderschaft wahrscheinlich die Funktion einer Krediteinrichtung für den Eigenhandel der Bootsleute. Das Rentengeschäft diente nicht nur der Kapitalvergrößerung im Interesse der Korporation. Die Bruderschaft benutzte ihre Geldmittel ebenso für die Finanzierung von „Fracht- und Societätsgeschäften“, wobei die Schutzpatronin als Teilhaberin bezeichnet wurde.⁴² Die Möglichkeit, Geld von ihrer Bruderschaft zu leihen, war sicher auch für die Bootsleute eine wichtige Unterstützung, zumal es der Mehrheit des Schiffsvolkes wohl nicht immer möglich war, selbst kleinere Beträge für den Ankauf von Waren aufzubringen.⁴³

In diesem Zusammenhang erhebt sich die Frage, ob es den Besatzungsmitgliedern möglich war, durch ihren Eigenhandel einen gewissen Wohlstand zu erreichen. So machte unter anderem Konrad Fritze darauf aufmerksam, daß „der Verdienst der meist unverheirateten Seeleute während der Schifffahrtssaison wohl den der Tagelöhner weit übertraf“, wobei er aber einschränkend zu bedenken gab, daß die Löhnung „auch für die lange Zeit der Winterlage . . . reichen mußte, in der es kaum Verdienstmöglichkeiten gab“.⁴⁴

Trotz der vielfach schlechten Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute wird zumindest für Stralsund deutlich, daß im ersten Drittel des 16. Jahrhunderts Bootsleute vereinzelt Vermögenswerte bis zu 75 Mark sundisch, Steuerleute etwa 100 Mark sundisch besaßen. Zwar hielten diese Beträge keinen Vergleich mit dem Besitz einiger Schiffer stand, die über Vermögen von 6000, 3600, 3000 und 2750 Mark sundisch verfügten und damit in eine Reihe mit Kaufleuten zu stellen waren. Jedoch waren die Unterschiede zu jenen Schiffern geringer, deren Vermögen nur 150 oder 200 Mark sundisch umfaßte.

Ein, wenn auch nicht repräsentatives, Beispiel für die Vermögenslage von Bootsleuten im ersten Drittel des 17. Jahrhunderts stellt das Nachlaßinventar des Bootsmannes Hans Vith dar. Dieser Seemann floh zur Zeit des 30jährigen Krieges von Rügen nach Stralsund, erwarb hier das Bürgerrecht und heiratete am 23. Juni 1628, während der Belagerung der Stadt durch Truppen Wallensteins, in der Nikolaikirche Tillian Deme-

⁴¹ Hasse, Schiffergesellschaft, S. 7f.; Lindtke, Schiffergesellschaft, S. 31.

⁴² Hasse, Schiffergesellschaft, S. 8; Lindtke, Schiffergesellschaft, S. 31; Vgl. Vogel, Seeschiffahrt, S. 464. Das von Hasse und Lindtke benutzte „Denkelboeck“ der Bootsleutbruderschaft ist derzeit im Archiv der Hansestadt Lübeck nicht auffindbar. Von dem Rechnungsbuch wurden auszugsweise Abschriften angefertigt. Sie widerspiegeln den Charakter der Korporation als Krediteinrichtung aber sehr ungenau. Vgl. Archiv der Hansestadt Lübeck, Rep. 72: Archiv der Schiffergesellschaft, Ausgelagerte Bücher, fol. 4a, 5a, 6a.

⁴³ Vgl. Vogel, Seeschiffahrt, S. 370f.

⁴⁴ Fritze, Am Wendepunkt der Hanse, S. 163.

ließ, die ebenfalls von der Insel nach Stralsund geflohen war.⁴⁵ Das Nachlaßverzeichnis wurde im Beisein des Baders Meister Peter Zeyer und Heinrich Firesens aufgestellt. Sie waren die Vormünder des Sohnes von Hans Vith. Die Kleidersellerin (Hökerin – T. B.) N. Techelsche schätzte den Wert der Bekleidung, die Hans Vith als Erbe hinterließ.

In dem Inventar wurden nicht nur das persönliche Eigentum sowie die Warenposten aufgeführt, die Hans Vith seinem noch minderjährigen Sohn hinterließ. Zugleich enthält die Aufstellung Darlehen und den Wert von Waren, für die der Bootsmann als Gläubiger beziehungsweise Lieferant auftrat. Die Gesamtsumme aller Außenstände und Schulden, die an ihn zu entrichten waren, betrug 3151 Mark sundisch, der Wert seiner übrigen Habe umfaßte 672 Mark und 3 Schillinge sundisch. Zu seinen Schuldnern und Geschäftspartnern auf Rügen gehörten 14 Bewohner der Insel, darunter sein Schwiegervater, der ihm insgesamt 700 Mark sundisch schuldig war. Diese Summe enthielt ebenfalls 100 Mark sundisch für den Brautschatz der Tillian Demeliß. Des weiteren waren Hans Vith folgende Personen Geldbeträge oder Waren schuldig:

1. Thonnies Gager aus Tetzitz – 40 fl. und 22 Mark sundisch Zinsen
2. Jasper Schröder aus Tetzitz – 25 Mark sundisch und 3 Mark sundisch Zinsen
3. Heinrich Schröder aus Tetzitz – 25 Mark sundisch und 4 Mark und 8 Schillinge sundisch Zinsen
4. Ties Vith aus Teschvitz – 50 fl. und 25 Mark sundisch
5. Hans Woike aus Rappin – 5 Mark sundisch
6. Claus Waye aus Kartzitz – 2 Mark sundisch
7. Hans Moller aus Schweiknitz – 25 Mark sundisch und 4 Mark und 8 Schillinge sundisch Zinsen sowie 7 fl.
8. Daniel Kraßow aus Veikvitz – 16 fl. und 1 Mark sundisch für 1 Tonne Dorsch (Wert: 10 fl.), 1 Schiffspfund Leinsaat (Wert: 13 Mark sundisch) und 2 Liespfund Bergerfisch (Wert: 2 fl.)
9. Jacob Viht – 28 fl.
10. Heinrich Hase aus Ramitz – 5 Mark sundisch für $\frac{1}{2}$ Tonne Spurten⁴⁶
11. Jacob Laude – 5 Mark sundisch für $\frac{1}{2}$ Tonne Spurten
12. Claus Gowe aus Varsnevit – 6 fl. für 1 Tonne Spurten
13. Tite Godtschalk aus Boldevitz – 5 fl. für 1 Tonne Teer

Darüber hinaus mußten Einwohner Bergens (Norwegen), Norrköpings, Rigas, Christianopels, Stralsunds und Greifswalds an Hans Vith unterschiedlich hohe Beträge für Waren und Darlehen bezahlen. Dazu gehörten:

1. Marten Bukert aus Bergen (Norwegen) – 200 fl.
2. Ladwig Thene aus Norrköping – 200 Mark schwedisch und 24 Mark Zinsen für 2 Jahre
3. Hans Schmedesche aus Riga – 21 Taler schwedisch
4. Michel Sparke aus Christianopel – 59 Taler schwedisch
5. aus Greifswald – 17 Mark sundisch
(Name des Schuldners wurde nicht angegeben)
6. der Bader Meister Peter Zeyer aus Stralsund – 300 Mark sundisch
7. Hinrich Vohrnt aus Stralsund – 240 Mark sundisch

⁴⁵ Sta. A. Str., Trauregister von St. Nikolai (Verkartung des Stadtarchivs); Sta. A. Str., Inventar des Nachlasses des Bootsmannes Hans Vith, 1629, Rep. 3, Nr. 5120.

⁴⁶ Spurten: getrocknete Kehlstücke, Kehlgräten und Innereien der Stockfische. Vgl. Dähnert, Platt=Deutsches Woerter=Buch, S. 455.

- | | |
|----------------------------------|---|
| 8. Hinrich Kluke aus Stralsund | - 24 Mark sundisch für 2 Tonnen Spurten |
| 9. Peter Femer aus Stralsund | - 9 Mark sundisch |
| 10. Paul Barlemann aus Stralsund | - 50 Mark sundisch |
| 11. die Magd des Hans Vith | - 39 fl., die sie ohne seinen Befehl ausgab, davon 19 fl., um ihr Silber auszulösen |

Weitere Außenstände im Wert von insgesamt 7 fl. und 1 Mark sundisch bestanden aus einer halben Tonne Dorsch (Wert: 4 fl.), einem Pfund Bergerfisch (Wert: 1 fl.) sowie einem Liespfund Butter (Wert: 7 Mark sundisch). Es wurden aber nicht die betreffenden Schuldner angegeben. Zu dem persönlichen Eigentum des Hans Vith gehörten unter anderem:

Gegenstand	angegebener Wert
2 Betten und 2 Pföle	24 Mark sundisch
1 Paar neue Stiefel	10 Mark sundisch
2 Paar Handschuhe aus Sämischleder	1 Mark sundisch
1 schwarze Joppe aus Tuch (Wand) mit drei Reihen Atlasschnüren	18 Mark sundisch
1 Paar Lederstrümpfe	3 Mark sundisch
1 Männermantel mit drei Reihen Schnüren	36 Mark sundisch
3 Ellen Samtschnüre	6 Mark sundisch
2 Paar gefütterte lederne Handschuhe und 1 Paar Sommerhandschuhe	4 Mark sundisch
4 lederne Stuhlkissen	4 Mark sundisch
6 Kopfkissen	9 Mark sundisch
5 neue Männerhemden	15 Mark sundisch
1 Decke	1 Mark sundisch
1 alter Pelz	2 Mark sundisch
2 Pfund Daunen	3 Mark sundisch
1 Fußkiste	8 Mark sundisch
2 Schiffsboxen	7 Mark sundisch
1 Psalmbüchlein	6 Schillinge sundisch
1 Gebetbuch	12 Schillinge sundisch
1 schwedisches Psalmbüchlein	8 Schillinge sundisch
5 silberne Löffel	32 Mark und 3 Schillinge sundisch
1 ungarischer Gulden	10 Mark sundisch
2 halbe Rosenobel	23 Mark sundisch

Lebensmittel und andere Waren gehörten ebenfalls zum Nachlaß:

Gegenstand	angegebener Wert
4 Pfund Flachs in einem Beutel	3 Mark sundisch
25 Pfund Knochen Flachs in einem Beutel	25 Mark sundisch
5 Tonnen Leinsaat	40 Mark sundisch
50 Pfund Flachsgarn (<i>so in holland bei Peter Rampen Vbrgesant worden</i>)	50 Mark sundisch
43 Pfund geräuchertes Rindfleisch	8 Mark und 1 Schilling sundisch
1 lübisches Faß mit 3 1/2 Schiffspfund Mehl	19 Mark und 4 Schillinge sundisch

Im Inventarverzeichnis wurden außerdem Bekleidungsstücke für Frauen aufgezählt. Da Tillian Demeliß im Zusammenhang mit der Erbschaft nicht mehr erwähnt wurde, ist zu vermuten, daß die Ehefrau des Bootsmannes an der Pest oder bei der Geburt des Sohnes starb. Im Inventarverzeichnis wurden unter anderem aufgeführt:

Gegenstand	angegebener Wert
1 altes blaues Kleid aus Tuch	9 Mark sundisch
1 blaues Kleid aus Tuch	12 Mark sundisch
1 schwarzer Trauerrock	12 Mark sundisch
1 gefütterter Frauenmantel	33 Mark sundisch
1 blauer Frauenrock aus Tuch mit zwei Streifen	15 Mark sundisch
1 schwarzes Kleid aus englischem Tuch mit Schnüren	48 Mark sundisch
1 braunes Kleid aus englischem Tuch mit braunen Schnüren	30 Mark sundisch
1 Paar rote Frauenstrümpfe aus Tuch	1 Mark und 8 Schillinge sundisch
1 Frauenbeutel mit einem Nadelfutter	3 Mark sundisch
3 Leinenschürzen	3 Mark sundisch
4 Frauenhemden	1 Mark und 8 Schillinge sundisch
1 Frauenübermantel aus Tuch mit kleinen Schnüren	3 Mark sundisch

Die Schulden, welche Hans Vith vor seinem Tode hatte, beliefen sich auf die Summe von 114 Mark und 8 Schillingen sundisch. Folgenden Personen schuldete er Geldbeträge:

1. Katharina (Trine) (Schwester des Hans Vith) – 13 Taler schwedisch; 17 Gulden; 1 Mark sundisch
2. Michael Berns (*so Ich ihm wegen meines brudern schuldig worden bin*) – 5 Gulden
3. Joachim Wolter (*für Hering so Ich Ins landt geschicket an Jacob Viht, vnd Ties Viht, meines Vaters bruder darvon mir noch bezahlung restirt*) – 8 Mark und 8 Schillinge sundisch

Diese Schulden wurden jedoch in einem gesonderten Verzeichnis angeführt und erscheinen nicht mehr im Nachlaßinventar.⁴⁷

Hans Vith, der zwischen dem 18. März und dem 12. April 1629, den Ausstellungsdaten beider Verzeichnisse, wahrscheinlich an der Pest starb, erwarb sein Vermögen nicht ausschließlich durch den Handel mit Waren. Dafür war seine Hinterlassenschaft wohl zu umfangreich. Vielmehr ist es denkbar, daß ihm Verwandte Teile ihres Besitzes als Erbe übereigneten. Jedoch widerspiegelt dieses Beispiel die Möglichkeit, daß auch Bootsleute durch den Handel mit ihrer Führung einen gewissen Wohlstand erreichen konnten.⁴⁸ Zugleich wird deutlich, daß im 16. und 17. Jahrhundert die soziale Lage der Angehörigen des Schiffsvolkes sehr unterschiedlich war.

Darüber hinaus bestanden noch im 17. Jahrhundert fließende Übergänge zwischen dem Beruf des Schiffers und der beruflichen Stellung des Steuerannes beziehungsweise Bootsmannes. So war es den Bootsleuten Stralsunds und anderer Städte verschie-

⁴⁷ Sta. A. Str., Rep. 3, Nr. 5120.

⁴⁸ Vgl. Herbert Langer, Spätmittelalterliche Lohnarbeit im Spiegel der Stralsunder Gerichtsbücher und Handwerkerakten, in: Greifswald-Stralsunder Jahrbuch, Bd. 10, Weimar 1973, S. 88.

dentlich möglich, Schiffer zu werden.⁴⁹ Jedoch waren die Bedingungen, unter denen Bootsleute beruflich und sozial aufsteigen konnten, sehr unterschiedlich. Der Bremer Bürger Brüning Rulves zum Beispiel besaß als Stiefsohn eines Schiffers bessere Voraussetzungen Schiffer zu werden als die Angehörigen der plebijischen Schichten, die als Bootsleute zur See fuhren.⁵⁰

Auf Grund der erwähnten Rentengeschäfte und verschiedener Spenden konnte die St. Annenbruderschaft in Lübeck an der Wende vom 15. zum 16. Jahrhundert größere Vermögenswerte erwerben, zum Beispiel ein silbernes Bildnis ihrer Schutzpatronin, das einen Wert von 200 Mark lübisch repräsentierte. Außerdem ließ die Korporation ein eigenes Gestühl vor ihrem Altar in der Jacobikirche in den Jahren 1511 und 1512 errichten. Um 1515 umfaßte das Vermögen der Bruderschaft ungefähr 600 bis 700 Mark lübisch, was etwa dem Vermögensumfang der Schifferkorporation entsprach.⁵¹ Darüber hinaus werden, den Gepflogenheiten damaliger Zeit gemäß, testamentarische Hinterlassenschaften die materielle Lage der Vereinigung verbessert haben. Somit war die Korporation zu Beginn des 16. Jahrhunderts in der Lage, fünf Prövener zu versorgen.⁵²

Seit der Reformation wandelten sich das Wesen und der Charakter der Schifferkorporationen. Diese Wandlungen wurden auch in den Namen der Schiffervereinigungen deutlich. Für die Korporationen wurde zunehmend die Bezeichnung „Schiffergesellschaft“ verwendet. Der Übergang von der Bruderschaft, die religiöse, soziale, aber auch ökonomische Zielstellungen verfolgte, zur „Schiffergesellschaft“ mit konkreten Aufgaben im städtischen Leben vollzog sich bei einigen Vereinigungen wenige Jahre nach Einführung der Reformation.

In Hamburg gab sich die Schiffervereinigung bereits 1522 die Bezeichnung „Schiffergesellschaft“. Die äußeren Zeichen der Veränderung waren der Ankauf eines Gesellschaftshauses für Versammlungen und Geschäftsabschlüsse sowie eine neue Ordnung. Die Statuten bezogen sich weiterhin auf das innerkorporative Leben. Die Geselligkeit, das Verhalten der Mitglieder während der Zusammenkünfte, die Pflichten des Vorstandes, Spenden, Eintrittsgelder und Mitgliedsbeiträge waren Gegenstand der neuen Ordnung. Diese Statuten besaßen Parallelen zu den Ordnungen der Kompanien.⁵³ Trotzdem wurde eine veränderte Zielstellung nur in Umrissen erkennbar. Erst seit 1535 war die Armenfürsorge ein wichtiger Aufgabenbereich für die Korporation. Im Jahre 1535 gründeten die Mitglieder der Schiffergesellschaft ein Schiffer-, Armen- und Siechenhaus. Durch die militärischen Auseinandersetzungen zwischen dem Schmalkaldischen Bund sowie dem Kaiser Karl V. und den mit ihm verbündeten Fürsten fehlten aber mehrere Jahre die Mittel für eine umfassende Armenfürsorge. Die Gründung des „Trost-Hauses

⁴⁹ Vgl. Zweites Kapitel, 1; Niederländische Akten und Urkunden zur Geschichte der Hanse und zur deutschen Seegeschichte, Bearb. Rudolf Häpke, Bd. 2: 1558–1669, Lübeck 1923, Nr. 91, S. 27.

⁵⁰ Focke, Das Seefahrtenbuch des Brüning Rulves, in: Bremisches Jahrbuch, Bd. 26, Bremen 1916, S. 93, 104f.; Woywodt, Seeleute, S. 105.

⁵¹ Vgl. Hasse, Schiffergesellschaft, S. 7f.; Vgl. Lindtke, Schiffergesellschaft, S. 31.

⁵² Hasse, Schiffergesellschaft, S. 7; Lindtke, Schiffergesellschaft, S. 31.

⁵³ Vgl. HUB, Bd. 2, Nr. 493.

oder der Seefahrenden Armen“ wurde 1556 vorgenommen. Dafür stellte der Rat ein Grundstück am Schaartor zur Verfügung. In das neue Armenhaus konnten Seeleute und Seefahrende, die für die Stadt oder die Kaufleute tätig gewesen waren, sowie Kaufleute aufgenommen werden. An der Finanzierung der Armenunterstützung sollten sich Kaufleute, Schiffer und Seeleute beteiligen. Die Leitung des Armenhauses übernahmen Ratsmitglieder, Kaufleute und Schiffer.⁵⁴ Die Schiffergesellschaft vereinigte sich 1582 mit der Seefahrer-Armen-Brüderschaft. Die soziale Fürsorge für die Schiffer und die anderen Seeleute war damit ein wesentlicher Bestandteil der städtischen Armenfürsorge geworden.

Die Bedeutung der Hamburger Schifferkorporation für das Leben in der Stadt nahm während des 17. Jahrhunderts zu. Im Jahre 1623 wurde die Admiralität, die Seefahrtsbehörde Hamburgs, gebildet. Zu den Aufgaben der Admiralität gehörten unter anderem die Leitung der Hamburger Kriegsschiffe sowie die „See-Rechtsprechung in erster Instanz, ferner die Aufsicht über die Dispacheure, Taxadeure, den Wasserschout und die Lotsen“.⁵⁵ Im Kollegium der Admiralität waren auch zwei Alterleute der Schifferkorporation vertreten. Außerdem wurden Alterleute in andere Gremien gewählt, zum Beispiel in das Convoycollegium und die Commerzdeputation. In die Deputation der Kaufleute wurde 1665 der Schifferalte Berend Jacobsen Karpfanger aufgenommen.⁵⁶

Bereits 1622 richteten die Schiffer und Steuerleute Hamburgs die „Cassa der Stück von Achten“ ein. Die Beiträge für diese Kasse dienten dem Freikauf Hamburger Seeleute aus der Sklaverei. An der Gründung der Sklavenkasse beteiligte sich ebenfalls die Schiffergesellschaft. Im Jahre 1624 entstanden die Sklavenordnung und die Sklavenkasse der Stadt. Sie wurden aber erst 1641 vom Rat und der erbgewesenen Bürgerschaft bestätigt. Die Abrechnung und Verwaltung der Gelder für die Sklavenkasse erfolgten in den ersten Jahren in der Schiffergesellschaft. Außerdem wurde ein Schlüssel der Sklavenkasse von einem Altermann der Schiffer verwahrt. An der Verwaltung der städtischen Sklavenkasse beteiligten sich die Admiralität, die Alterleute der Schiffergesellschaft und Vertreter der Bootsleute.⁵⁷

Im Jahre 1591 wurde den Hamburger Schiffern ein Vorrecht bei der Befrachtung der Schiffe zugesichert. Diese Bestimmung erregte in späteren Jahren den Unwillen vor allem jener Kaufleute, die in Richtung Spanien und Portugal Handel trieben. Der Grund für die Forderung dieser Kaufleute, den 1591 erlassenen Schifferschragen abzuschaffen, waren Klagen über das Verhalten einiger Schiffer, die sich nicht an die vereinbarte Fahrtroute hielten. Die Kaufleute bestanden während des Krieges zwischen den Niederlanden und Spanien darauf, daß die Schiffer mit ihren Fahrzeugen nicht durch den Kanal segeln sollten. Vielmehr wollte man sie verpflichten, die nördliche Route, an Schottland und Irland vorbei, zu nehmen. An diese Anweisungen hielten sich wohl nur wenige Schiffer. Die anderen befuhren weiterhin den traditionellen Seeweg. Auf diesen Fahrten kaperten englische Auslieger verschiedentlich Hamburger Fahrzeuge.

⁵⁴ Kresse, Seefahrer, S. 18–22, 87–93.

⁵⁵ Ebenda, S. 33.

⁵⁶ Ebenda, S. 38.

⁵⁷ Ebenda, S. 33f., 38ff.

Darüber hinaus erhoben die Hamburger Schiffer höhere Frachtgelder als die Schiffsführer anderer Städte. Deshalb unterzeichneten im Jahre 1599 33 Kaufleute, die vor allem in Richtung auf die iberische Halbinsel Handel trieben, ein Gesuch und stellten es dem Hamburger Rat zu. In dem Gesuch baten sie um die Abschaffung des Schifferschragens, der das Vorrecht Hamburger Schiffer bei der Befrachtung sicherstellen sollte. Dagegen wandten sich kurze Zeit später 105 Kaufleute, Schiffer und Reeder Hamburgs. Sie widersprachen den Aussagen der Spanienfahrer und baten um die Beibehaltung des Schragens. Die städtische Obrigkeit entschied zugunsten der Schiffer und Reeder. Von der Regelung des Schifferschragens waren die Schiffer und Bürger anderer Hansestädte ausgenommen, „sie sollten dasselbe Recht genießen, das den hamburgischen Schiffern in ihren Städten zugebilligt würde.“^{57a} Mit einiger Sicherheit ist anzunehmen, daß die Schiffergesellschaft der Stadt am Zustandekommen und dem Erhalt des Schifferschragens einen wesentlichen Anteil hatte.

Im Vergleich zur Hamburger Schifferkorporation weist die Entwicklung der Lübecker Schiffergesellschaft mehrere Besonderheiten auf. Wiederholt wurde versucht, die Ursachen für den zwischen 1530 und 1535 erfolgten Zusammenschluß der Schiffer- und Bootsleutebruderschaft zu ermitteln. Walther Vogel vermutete, daß die sozialen Unterschiede zwischen Schiffern und Schiffsvolk im 16. Jahrhundert beseitigt wurden und auf dieser Grundlage der Zusammenschluß beider Korporationen erfolgen konnte.⁵⁸ Diese These wurde von Wolfgang Woywodt widerlegt. Woywodt verwies in seiner Argumentation auf die soziale Differenzierung zwischen den Schiffern und dem Schiffsvolk. Bereits von Walther Vogel selbst wurde diese Differenzierung hervorgehoben.⁵⁹ Ebensowenig erklärt Georg Fink die Vereinigung beider Korporationen eindeutig. Er sieht in der Reformation den Ausgangspunkt für die Herausbildung einer neuen Korporation, wobei die Schiffergesellschaft „im rechtlichen Sinne unmittelbar die St. Annen-Bruderschaft“ fortsetzte, die Nikolausbruderschaft aber „nur durch Erbschaft von Vermögen und Überlieferung“. Dagegen äußerte Paul Ewald Hasse die Ansicht, daß die Korporation der Bootsleute in der Bruderschaft der Schiffer und Kaufleute aufging. Monika Zmyslony stellte die Meinungen von Paul Ewald Hasse und Georg Fink gegenüber. Sie kam zu dem Ergebnis, daß eine Entscheidung darüber, welche Auffassung zutreffend ist, nicht möglich sei. Dies begründete sie mit der komplizierten Quellenlage, das heißt mit den zu geringen Informationen, die über den Zusammenschluß beider Korporationen bekannt sind.⁶⁰

Ogleich Paul Hasse keine ausreichende Erklärung für seine Auffassung gab, besteht jedoch kein Zweifel, daß die Annenbruderschaft in der Schifferkorporation aufging. Die Reformation spielte in diesem Zusammenhang eine wichtige Rolle. Die Säkularisierung

^{57a} Hermann Kellenbenz, *Unternehmerkräfte im Hamburger Portugal- und Spanienhandel (1590–1625)* (Veröffentlichungen der Wirtschaftsgeschichtlichen Forschungsstelle e. V., Bd. 10), Hamburg 1954, S. 313–316.

⁵⁸ Vogel, *Seeschiffahrt*, S. 464.

⁵⁹ Woywodt, *Seeleute*, S. 144 ff.; Vogel, *Seeschiffahrt*, S. 442 f.

⁶⁰ Georg Fink, *Die Wandlung der Lübecker Schiffer-Gesellschaft mit dem Kauf ihres Hauses im Jahre 1535*, Lübeck 1935, S. 6; Hasse, *Schiffergesellschaft*, S. 8; Zmyslony, *Bruderschaften*, S. 91 ff.

erleichterte die Herausbildung berufsständischer Vereinigungen, denen vor allem Schiffer, aber auch Bootsleute angehörten.⁶¹ In Lübeck, wie in Hamburg, wurde diese Entwicklung früher als in anderen Städten eingeleitet. Für Lübeck stellt aber besonders der Vertrag, der vor dem Sommer 1530 zwischen dem Rat und den Schiffern der Travestadt geschlossen wurde, eine Zäsur in der Entwicklung beider Korporationen dar. Die Quellen geben über die genauen Ursachen und das Entstehungsdatum des Vertrages keine Auskunft. Die Ordnung wurde aber auf Grund *van veel gebreken* der Schiffer und Bootsleute aufgestellt. Auf dem Hansetag 1530 bestätigten die Ratssendeboten die in Lübeck bereits gültige Ordnung als hansische Seerechtsregelung.

Mit dem Vertrag erhielten die Schiffsherren unter anderem eine erweiterte Aufsichts- und Disziplinargewalt über die Seeleute, wobei die Schiffer diese Aufsicht im Auftrage der Obrigkeit erfüllten. Der Lübecker Rat bemühte sich somit, die Kontrolle über alle an der Schifffahrt beteiligten Personengruppen zu verstärken, zumal auch die Schiffer verpflichtet waren, ihre Treue gegenüber dem Rat und der Stadt durch Zeugnisse nachzuweisen.⁶²

Die Bootsleutekorporation konnte die Interessen ihrer Mitglieder nur in begrenztem Umfang durchsetzen. Die Besatzungen hielten sich im Laufe des Jahres oftmals außerhalb ihrer Heimatstadt auf. Dadurch war es vielen Seeleuten nicht möglich, ihre Korporation ständig zu unterstützen. Weiterhin verringerte ein gewisses Maß an Solidarität aller Besatzungsmitglieder auf See die Wirksamkeit der Bruderschaft. Mit der neuen Schiffsordnung erschwerten auch die obrigkeitlich sanktionierten Vollmachten der Schiffer in starkem Maße eine Interessenvertretung der Bootsleute. Im Gegensatz dazu wertete der Rat mit dem Vertrag die Stellung der Schiffervereinigung, wenn auch indirekt, auf und begünstigte somit die Herausbildung einer allgemeinen Korporation der Seeleute. Auf diese Weise konnte eine zweifache Kontrolle des Schiffsvolkes, an Bord und an Land, gewährleistet werden. Bereits vor dem Zusammenschluß beider Korporationen war diese Kontrolle möglich, da Mitglieder der Annenbruderschaft nicht nur Bootsleute, sondern ebenfalls Schiffer waren.⁶³ Wie groß der Einfluß der Schiffer auf das Leben in der Korporation jedoch war, läßt sich nicht nachweisen.

Andererseits förderte eine Interessenübereinstimmung zwischen den Schiffern und dem Schiffsvolk, die sich unter anderem im Streben nach sozialer Fürsorge und wirtschaftlicher Sicherheit äußerte, den Zusammenschluß. Obgleich die Besatzungsmitglieder keinen nennenswerten Einfluß auf die Leitung der Schiffergesellschaft besaßen, konnten sie die Leistungen der Korporation, besonders die Armenfürsorge und die Gewährung eines ihrem Stande entsprechenden Begräbnisses, in Anspruch nehmen.⁶⁴ Außerdem unterstützten während der innerstädtischen Auseinandersetzungen in Lübeck die Schiffer und Bootsleute die Forderung der Bürgeropposition nach Durch-

⁶¹ Vgl. Kresse, Seefahrer, S. 15–18, 87.

⁶² Goetze, Der Anteil Lübecks an der Entwicklung des Seerechts, S. 141ff.; Vgl. Woywodt, Seeleute, S. 117f.

⁶³ Hasse, Schiffergesellschaft, S. 7; Lindtke, Schiffergesellschaft, S. 31.

⁶⁴ Vgl. Hasse, Schiffergesellschaft, Anlage 11.

setzung der neuen Lehre in der Stadt.⁶⁵ Die Wahl eines gemeinsamen Vorstandes und der Hauskauf im Jahre 1535 deuten ebenfalls darauf hin, daß in den Jahren zwischen 1528 und 1534 die trennenden Faktoren nicht bestimmend im Verhältnis zwischen Schiffern, Steuer- und Bootsleuten waren.⁶⁶

An Hand der bisher angeführten Zusammenhänge wird deutlich, daß der Zusammenschluß der beiden Bruderschaften in der Zeit zwischen 1530 und 1535 erfolgte. Im Jahre 1530 endet auch das Register der Annenbruderschaft, was durchaus kein Zufall ist. Aber diese Korporation wurde nicht weitergeführt, auch wenn bestimmte äußere Merkmale darauf schließen lassen. Georg Fink stellte fest, daß die St. Annenbruderschaft eine Korporation war, der ausschließlich Seeleute beitraten. Dagegen gehörten der Nikolausbruderschaft Schiffer und Kaufleute an. Gleichzeitig behauptete er, daß sich hinsichtlich der religiösen Fürsorge Kaufleute, Schiffer und Bootsleute durchaus in einer Korporation zusammenschließen konnten, eine Verbindung dieser Berufsgruppen in bezug auf die soziale Fürsorge aber nicht möglich gewesen sei. Daher wurde nach seiner Auffassung die Nikolausbruderschaft aufgelöst. In diesem Zusammenhang übergaben die Kaufleute ihren Teil des Vermögens, das der Nikolausbruderschaft gehörte, an die Schiffer und Bootsleute, „um eine soziale Einrichtung zu deren Unterstützung zu fördern“.⁶⁷

Diese Begründung ist jedoch nicht hinreichend für die Feststellung, daß hauptsächlich die Annenbruderschaft fortgesetzt wurde. So gehörten der Rostocker Schifferkorporation bis in das 18. Jahrhundert Kaufleute an. Diese Vereinigung übernahm auch die soziale Fürsorge für alle Seeleute der Stadt. Ebenso konnten die Kaufleute in Bremen und zeitweilig in Hamburg die soziale Fürsorge der Schifferarmenstiftungen, die in beiden Städten existierten, in Anspruch nehmen. Obgleich die Kaufleute nicht Mitglieder der Schiffergesellschaft waren, beteiligten sie sich an der Verwaltung der Schifferarmenstiftungen.⁶⁸

Paul Hasse wies darauf hin, daß bereits 1505 die Mitglieder der Nikolausbruderschaft in der Mehrzahl Schiffer waren. Der Annenbruderschaft gehörten aber zumeist Bootsleute an.⁶⁹ Somit war der berufsständische Charakter beider Vereinigungen bereits vor 1530 ausgeprägt. Es ist deshalb nicht anzunehmen, daß jene Korporation, deren Mitglieder in der Mehrzahl sozial über den Bootsleuten standen, hinter der Annenbruderschaft bei dem Zusammenschluß zurücktrat oder infolge der Trennung von Kaufleuten und Schiffern aufgelöst wurde.

⁶⁵ Vgl. Wilhelm Jannasch, Reformationgeschichte Lübecks vom Petersablaß bis zum Augsburger Reichstag 1515–1530 (Veröffentlichungen zur Geschichte der Hansestadt Lübeck, hg. v. Archiv der Hansestadt, Bd. 16), Lübeck 1958, S. 267; Günter Korell, Jürgen Wullenwever. Sein sozialpolitisches Wirken in Lübeck und der Kampf mit den erstarkenden Mächten Nordeuropas (Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte, Bd. XIX), Weimar 1980, S. 43.

⁶⁶ Hasse, Schiffergesellschaft, S. 10.

⁶⁷ Fink, Schiffer-Gesellschaft, S. 7.

⁶⁸ Wilhelm Stieda, Die Schiffergesellschaft in Rostock, in: Meckl. Jbb., Bd. 59, Schwerin 1894, S. 87 und 90; ders., Das Schonenfahrgelag in Rostock, in: HGBll (1890/1891), S. 143; Johann Georg Kohl, Das Haus Seefahrt zu Bremen, Bremen 1862, S. 15f.; Kresse, Seefahrer, S. 21–28.

⁶⁹ Hasse, Schiffergesellschaft, S. 7.

Der Gebrauch des Annensiegels durch die Lübecker Schiffergesellschaft beweist ebenfalls kaum die Weiterführung der Bootsleutevereinigung. Dieses äußere Merkmal widerspiegelt hauptsächlich die immer geringer werdende Bedeutung des Nikolaus als Schutzpatron der Seefahrer während des 15. Jahrhunderts.⁷⁰ Bis zum Ende dieses Jahrhunderts treten Maria, Anna und Jacobus als Schutzheilige der Seeleute stärker in den Vordergrund. Das wird nicht zuletzt durch die Namen der Schifferbruderschaften deutlich.⁷¹ Die Benutzung des Annensiegels sowie die Verbindung der Schiffergesellschaft zur Jakobikirche, die nach Einführung der Reformation in Lübeck zum kirchlichen Mittelpunkt für die Schiffer und die anderen Seeleute wurde, sind Ausdruck der zum Teil gewandelten Anschauungen der Seeleute in dieser Zeit.

Die Durchsetzung reformatorischen Gedankengutes in vielen Hansestädten sowie die Wandlungen, die sich im Charakter der Schifferkorporationen während des 16. Jahrhunderts vollzogen, bedeuteten keinesfalls den vollständigen Bruch mit älteren religiösen Auffassungen. Die Bezeichnung „Schiffergesellschaft“ in den offiziellen Schriftstücken kennzeichnete die neuen Aufgabenbereiche der Vereinigungen. Jedoch blieb zum Beispiel der Begriff der *broderschop* im täglichen Sprachgebrauch und im Bewußtsein der Korporationsangehörigen der Stralsunder Schiffergesellschaft erhalten. Die Sorge um ein dem Stande entsprechendes Begräbnis sowie die Pflicht der Schifferbrüder und -schwestern, am Begräbnis verstorbener Mitglieder der Korporation teilzunehmen, weisen Bezüge zu vorreformatorischen Anschauungen auf. Diese Bezüge werden auch durch andere Beispiele deutlich.

Am 17. Februar 1699 suchten die Alterleute und Schaffer der Stralsunder Schiffergesellschaft in der Nikolaikirche das 1489 erbaute Altargestühl der Korporation auf, um zu beweisen, daß Altar und Gestühl vormals der Marienbruderschaft gehörten. Im gleichen Jahr ließ die Korporation *das Kumpenieg wapen Maria vnd da bey die fortun* neu setzen. Aus dem 17. Jahrhundert stammt ebenfalls der „Stella-Maris-Leuchter“, der Maria mit dem Kinde sowie einen stilisierten Schiffsrumpf darstellt. Heinrich Hagemeister vermutete, daß dieser Leuchter, der sich in der Nikolaikirche befindet, ebenfalls von der Stralsunder Schifferkorporation in Auftrag gegeben wurde.⁷²

Die Schiffergesellschaft in Lübeck beteiligte sich ebenfalls mit Geschenken an der Ausstattung der Jakobikirche, in der sie ihr eigenes Gestühl unterhielt. Außerdem erhielt auch die Burgkirche, in der die Nikolausbruderschaft 1444 eine ewige Messe stiftete, von der Schifferkorporation gelegentliche Zuwendungen.⁷³

Aus den vorher erwähnten Gründen kann festgestellt werden, daß die St. Annenbruderschaft der Bootsleute in der Nikolausbruderschaft aufging und die gemeinsame Korporation in eine Schiffergesellschaft umgewandelt wurde. Diese Entwicklung war vor allem Ausdruck des Reagierens der Travestadt auf die veränderten Verhältnisse im

⁷⁰ Vgl. Matthias Zender, Heiligenverehrung im Hanseraum, in: HGbl 92 (1974), S. 10f., 14.

⁷¹ Vgl. Erstes Kapitel, 1. Techen, Geschichte der Seestadt Wismar, S. 77.

⁷² Brüderbuch, Rep.-Nr. 19; Wolter, Denckwürdigkeiten, fol. B 4b-C 1a, D 4b-E 3a; Ebeling, Das Statut der Stralsunder Schifferkompagnie, S. 187ff.; Heinrich Hagemeister, Ein Gang durch die St. Nikolai-Kirche zu Stralsund, Stralsund 1900, S. 37.

⁷³ Hasse, Schiffergesellschaft, S. 1f., 13.

Bereich der Seefahrt.⁷⁴ Der Kauf eines Grundstücks und der Bau eines eigenen Gesellschaftshauses waren die äußeren Merkmale für den sich verändernden Charakter der Korporation.⁷⁵

Die Lübecker Schiffergesellschaft wurde bereits in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts als berufsständische Vereinigung wirksam. Im Jahre 1542 bat sie den Rat, die im selben Jahr entstandene Ordnung für die Schiffer und Bootsleute jährlich durch die Wette im Frühjahr und im Herbst verlesen zu lassen. Außerdem wollte die Korporation vom Rat die Erlaubnis zum Bau einer neuen Dröge, die aber erst 1594 entstand, erhalten.⁷⁶ Die Beziehungen zwischen der städtischen Obrigkeit und der Schiffergesellschaft werden unter anderem durch ein Geschenk des Rates deutlich. Ebenfalls 1542 schenkte der Rate der Schifferkorporation Wappenscheiben für ihr Haus.⁷⁷

Die Hausordnung vom 1. Dezember 1581 widerspiegelt ebenfalls den veränderten Charakter der Schiffergesellschaft. Die Statuten forderten von jedem Mitglied das Wachtgeld.⁷⁸ Wahrscheinlich handelte es sich um die Gebühr für die Schiffswacht, die von allen Schiffen, welche sich zur Zeit der Winterlage im Hafen befanden, erhoben wurde und zumeist von den Schiffen gezahlt werden mußte. Die Alterleute sollten Streitfälle, die der Rat an die Schiffergesellschaft weitergab, beilegen. Jedoch konnten die Alterleute keine gerichtlichen Entscheidungen treffen. Dieses Recht besaßen nur der Rat oder die Wette, die Berufungsinstanz des Rates.⁷⁹

Die Alterleute beziehungsweise die Schiffer der Korporation waren aber ein Gremium von Sachverständigen. Die Schiffergesellschaft übernahm somit einen Teil der Verantwortung für die Seefahrtsangelegenheiten der Stadt. Dazu gehörte auch die Verpflichtung der Alterleute, im Auftrage des Rates Einschätzungen vorzunehmen, die sich auf Vorfälle wie Havarien und Meutereien bezogen.⁸⁰ Zu den Aufgaben der Schiffergesellschaft gehörte ebenfalls die Schiffswacht. Darüber hinaus beteiligte sich die Korporation an der Verwaltung der Dröge und des Schützenhofes.⁸¹ Außerdem waren Mitglieder der Schiffergesellschaft als Beauftragte der Stadt oder der Kaufleute tätig. Seit 1568 wurden ältere Schifferbrüder als Fährleute der Herrenfähre eingesetzt. Auch das Amt des Travemünder Vogtes wurde von Mitgliedern der Schifferkorporation ausgeübt. Angehörige der Korporation, insbesondere ältere Schiffer, erhielten die einträgliche Stelle als Prahmschreiber der Rigafahrer.⁸²

Die Erweiterung des Aufgabenbereiches war mit einer wachsenden Kontrolle der Schiffergesellschaft durch den Rat verbunden. Die Hausordnung von 1581 wurde durch

⁷⁴ Vgl. Erstes Kapitel, 4.

⁷⁵ Fink, Schiffer-Gesellschaft, S. 1ff.; Lindtke, Schiffergesellschaft, S. 33f.

⁷⁶ Hasse, Schiffergesellschaft, S. 18f., 53ff.

⁷⁷ Ebenda, S. 12.

⁷⁸ Lindtke, Schiffergesellschaft, S. 58.

⁷⁹ Ebenda, S. 46; Hasse, Schiffergesellschaft, S. 18, 58f.

⁸⁰ Hasse, Schiffergesellschaft, S. 20; Wilhelm Stieda, Aus der Praxis der lübeckischen Schiffergesellschaft, in: MVLGA (1891/92) 5, S. 3f.; Lindtke, Schiffergesellschaft, S. 48.

⁸¹ Lindtke, Schiffergesellschaft, S. 48f.; Vgl. Lübeckische Geschichte, S. 448 und 463.

⁸² Lindtke, Schiffergesellschaft, S. 48; Siewert, Rigafahrer, S. 52ff., 67.

die Schiffergesellschaft verfaßt und beschlossen. Die Mitglieder der Korporation fügten aber die Einschränkung hinzu, daß die letzte Entscheidung für eine Bestrafung beim Rat lag.⁸³

Seit 1669 war die Schiffergesellschaft als Kollegium am Stadtre Regiment beteiligt. Zugleich wurde die Korporation beauftragt, die Ämter des Hafenmeisters, des Lotsenkommandeurs sowie des Wasserschouts⁸⁴ zu vergeben.⁸⁵ Ein wichtiges Ziel der Schiffergesellschaft war ebenfalls die Armenfürsorge. Im Jahre 1601 wurden für die Bedürftigen der Schiffervereinigung Wohnungen errichtet. Für die Armenunterstützung spendeten die Mitglieder der Korporation regelmäßig ihre Beiträge.⁸⁶ Außerdem beteiligte sich die Schiffergesellschaft an der Gründung der städtischen Sklavenkasse im Jahre 1629. Die Alterleute der Korporation übernahmen gemeinsam mit dem Rat und Vertretern der Kaufmannschaft die Aufsicht über den Unterstützungsfonds sowie dessen Verwaltung.⁸⁷

Die Zusammenkünfte der Schifferbrüder und der Alterleute dienten nicht allein der Pflege der Geselligkeit. Die Alterleute trafen sich regelmäßig am Montag und Donnerstag im Gesellschaftshaus. An diesen Tagen und während der Versammlungen aller Korporationsangehörigen berieten die Alterleute die Aufnahme neuer Mitglieder und behandelten Streitfälle. Die Rechenschaftslegung und die Bestrafung von Schifferbrüdern, die gegen die Ordnung der Gesellschaft verstoßen hatten, waren ebenso Gegenstand der Zusammenkünfte.⁸⁸ Die Schiffergesellschaft vertrat auch über die genannten Aufgaben hinaus die Interessen ihrer Mitglieder. Die Alterleute beklagten sich zum Beispiel am 5. Februar 1591 über die Zollerhöhungen in Stralsund. Sie richteten ihre Klageschrift an den Lübecker Rat. Die Ratsherren Lübecks wandten sich daraufhin an die Obrigkeit in Stralsund.⁸⁹

Gegen Ende des 17. Jahrhunderts häuften sich zunehmend die Spannungen zwischen den Schiffern und den Kaufleuten, insbesondere den Rigafahrern, in Lübeck. Der Anlaß für die sich daraus ergebenden Streitigkeiten war die Klage Lübecker Schiffer, daß „sie am Rigischen Prahm ungebührliche Abgaben zu entrichten hätten“.⁹⁰ Gegen diese Anschuldigung verteidigte sich das Collegium der Rigafahrer im Jahre 1699 schriftlich. Die Kaufleute wiesen darauf hin, daß die Schiffer das Prahm- oder Contorgeld, welches sie zu entrichten hätten, den Befrachtern und Reedern in Rechnung stellten. Nur wenn die Schiffer Mitreeder des Schiffes waren, würden sie das Prahmgeld anteilmäßig aus

⁸³ Hasse, Schiffergesellschaft, S. 60.

⁸⁴ Wasserschout: Aufsichtsbeamter der Hafenpolizei, besonders für das Heuerwesen. Vgl. Gustav Goedel, Etymologisches Wörterbuch der deutschen Seemannssprache, Kiel-Leipzig 1902, S. 508f.

⁸⁵ Lindtke, Schiffergesellschaft, S. 48f.; Postel, Entwicklung der hansestädtischen Hafen- und Schifffahrtsverwaltung, S. 222.

⁸⁶ Hasse, Schiffergesellschaft, S. 13, 60 ff.

⁸⁷ Friedrich Bruns, Der Lübecker Rat. Zusammensetzung, Ergänzung und Geschäftsführung von den Anfängen bis ins 19. Jahrhundert, in: ZVLGA, Bd. 32, Lübeck 1951, S. 47; Carl Friedrich Wehrmann, Geschichte der Sklavenkasse, in: ZVLGA, Bd. 4, Lübeck 1884, S. 159–166; Lindtke, Schiffergesellschaft, S. 76f.

⁸⁸ Hasse, Schiffergesellschaft, S. 22; Lindtke, Schiffergesellschaft, S. 39f.

⁸⁹ Sta. A. Str., Beziehungen der Stadt Stralsund zu Lübeck, 1573–1649, P 2230.

⁹⁰ Siewert, Rigafahrer, S. 65.

eigenen Mitteln bezahlen. Die Frachtherren beziehungsweise Ältesten der Rigafahrer traten darüber hinaus gegen die Klage der Schiffer auf, Jürgen Wienecke, der wortführende Älteste der Korporation richtete ein Schreiben an die anderen Kaufmannskorporationen. In dem Schreiben wandte er sich gegen den zollfreien und unbegrenzten Handel der Schiffer, der sich für die Lübecker Kaufmannschaft nachteilig auswirkte, zumal die Kaufleute für ihre Waren Zoll und Lizenzen zu entrichten hätten. Daher käme es, daß die Schiffer, *wenn sie mit Tode abgehen, da sie doch kein Capital gehabt, ihren Kindern dennoch nachlassen können 60 biss 80 tausend Mark.*⁹¹ Außerdem wies Wienecke darauf hin, daß Stralsunder Schiffer nicht das Recht hätten, mehr als 9 Tonnen eigener Waren ein- und auszuführen. Daher rief der Altermann alle Kaufleute auf, den Eigenhandel der Lübecker Schiffer zu begrenzen. Die Schiffer antworteten auf dieses Schriftstück mit einer Supplikation, wonach die Schiffer „durch ihren Notar Verwahrung einlegen und erklären liessen, dass sie über ihr Gewerbe und ihr Verhalten eine andere Meinung hätten“.⁹² Zugleich widersprachen die Schiffer der Behauptung, daß sie mit Hilfe ihrer Schiffsparten einen derart hohen Gewinn erreichen könnten.⁹³

Zeitgleich mit diesem Streit verlief die Auseinandersetzung zwischen den Lübecker Schiffern beziehungsweise der Schiffergesellschaft und der Kompanie der Rigafahrer um die Besetzung der Stelle des Prahmschreibers. Die Tätigkeit des Prahmschreibers wurde durch Mitglieder der Schiffergesellschaft, vor allem durch Schiffer ausgeübt, obgleich die Mitglieder der Korporation keinen rechtlichen Anspruch auf diese Stelle erheben konnten.⁹⁴ Am 29. März 1699 wurde der Bootsmann Helms als Prahmschreiber von den Ältesten der Rigafahrer eingestellt. Die Schiffer beschwerten sich bereits am kommenden Tag beim Rat über die Anstellung des Bootsmannes. In der folgenden Zeit behinderten die Schiffer die Tätigkeit des Prahmschreibers. Deshalb richteten im Herbst des Jahres 1699 die Korporationen der Schonen-, Riga-, Nowgorod-, Bergen- und Stockholmfahrer sowie die Kompanien der Gewandschneider und Krämer die Bitte an den Rat, den Prahmschreiber Helms zu schützen. Trotzdem mußte der Bootsmann vor den Angriffen der Schiffer flüchten.

Die Schiffer drangen außerdem gewaltsam in die Häuser der Ältesten der Rigafahrer ein und verlangten die Absetzung des Bootsmannes als Prahmschreiber. Vor dem Haus des wortführenden Altermannes Jürgen Wienecke versammelten sich darüber hinaus 300 Schiffer, Seeleute und Arbeiter, um diese Forderung nachdrücklich zu unterstützen. Die Streitigkeiten wurden erst 1705 durch einen Vergleich beendet, nachdem sich die Schiffergesellschaft mit ihrer Forderung nicht nur an den Rat, sondern auch an das Reichskammergericht in Wetzlar gewandt hatte. In dem Vergleich wurde festgelegt, daß die Ältesten der Rigafahrer auch weiterhin allein über die Anstellung eines Prahmschreibers entscheiden konnten. Der Vorstand der Korporation mußte sich jedoch bereiterklären, bei der Wahl des Prahmschreibers vor allem Mitglieder der Schiffergesellschaft zu berücksichtigen.⁹⁵

⁹¹ Ebenda, S. 65f.

⁹² Ebenda, S. 66.

⁹³ Ebenda.

⁹⁴ Ebenda, S. 52ff.

⁹⁵ Ebenda, S. 67f.

Mit der Auseinandersetzung um die Besetzung des Prahmschreiberamtes kam der Konflikt, der bereits längere Zeit zwischen den Schiffern und den Rigafahrern bestand, offen zum Ausbruch. Die Versuche der Kaufleute, den Eigenhandel der Schiffer zu begrenzen, führte zur heftigen Gegenwehr der Betroffenen. Die Schiffer wandten sich in diesem Zusammenhang gegen den exponiertesten Vertreter der Rigafahrer, den wortführenden Ältesten Jürgen Wienecke, der hauptsächlich gegen den Handel der Schiffer auftrat. Ohne diese Vorbedingung hätte der Streit um die Besetzung der Prahmschreiberstelle nur juristische Formen angenommen. So aber kam es nicht nur unter den Schiffern, sondern auch unter den Seeleuten und Arbeitern zu einem Aufruhr. Daraus ist zu schließen, daß die einfachen Besatzungsmitglieder von den Bestrebungen der Kaufleute ebenfalls betroffen waren. Bereits 1632 hatten 43 Spanienfahrer, infolge des Rückganges der Lübecker Spanienfahrt, versucht, die Löhnung der Bootsleute herabzusetzen. Daraufhin forderten die Besatzungsmitglieder erneut das Recht, Waren als „Führung“ von Lübeck nach Spanien mitzunehmen. Obgleich die Hansische Schiffsordnung von 1614 für die Fahrten nach Spanien und Frankreich die Führung verbot, beharrten die Bootsleute auf ihrer Forderung. Die Spanienfahrer mußten sich sogar an den Rat wenden und um „Schutz gegen das tobende Schiffsvolk“ bitten.⁹⁶ Der Rat bemühte sich um die friedliche Beilegung des Streites, um sich die Besatzungsmitglieder gerade in dieser Zeit als militärisches Potential zu erhalten. Im weiteren Verlauf des Streites beriefen sich die Bootsleute auf die Hansische Schiffsordnung von 1591. Der Artikel 53 der Ordnung bestimmte für jedes Besatzungsmitglied eine entsprechende Menge an Waren, die als Führung mitgenommen werden durfte. Die Bootsleute drohten außerdem jedem Seemann mit dem Tode, sofern er sich zu anderen Bedingungen anheuern ließ. Die Streitigkeiten dauerten bis zum Beginn des Winters an. Sie führten aber zu keinem konkreten Ergebnis. Jedoch ist zu vermuten, daß die Bootsleute eine weitere Verschlechterung ihrer Lebenslage verhindern konnten.⁹⁷

Die Ursache für die Auseinandersetzungen der Jahre 1699 bis 1705 war die komplizierter werdende Situation im Handel. So verringerten sich zum Beispiel die Ein- und Ausfuhren Lübecks 1697 insgesamt um mehr als 1,5 Millionen Mark lübisch gegenüber dem Vorjahr.⁹⁸ Dadurch wurden für viele Kaufleute die Möglichkeiten, in dieser Zeit erfolgreich Handel beziehungsweise Geschäfte zu betreiben, eingeschränkt. In dieser Situation waren die Kaufleute bestrebt, ihre Stellung gegenüber anderen Berufsgruppen, die ebenfalls am Handel beteiligt waren, zu bewahren oder auszubauen. Die Ereignisse der Jahre 1632 und 1699 bis 1705 beweisen jedoch, daß sich die Schiffer und die anderen Besatzungsmitglieder gegenüber einzelnen Gruppen der Kaufmannschaft beziehungsweise der Schiffer behaupten konnten.

⁹⁶ Sehr wahrscheinlich handelte es sich um Schiffer und Kaufleute, „die sich zu einer gemeinsamen Herabsetzung des Schiffslohnes zwecks Aufbesserung des gedrückten Fracht- und Handelsgeschäfts vereinigt hatten.“ Ebenda, S. 32f.

⁹⁷ Ebenda, S. 33; Vgl. Zweites Kapitel, 4.; Vgl. Woywodt, Seeleute, S. 99–102; Langer, Spätmittelalterliche Lohnarbeit, S. 95.

⁹⁸ Elisabeth Harder, Seehandelt zwischen Lübeck und Rußland im 17./18. Jahrhundert nach Zollbüchern der Novgorodfahrer, Teil 2, in: ZVLGA, Bd. 42, Lübeck 1962, S. 27 und 29; Vgl. Lübeckische Geschichte, S. 485–488.

Über die Wirksamkeit der Schifferkorporation in Wismar wurde bisher nur wenig bekannt. Die Existenz der Vereinigung in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts ist nur durch ein Schreiben der Lübecker Schiffergesellschaft aus dem Jahre 1542 belegbar, in dem die Schifferkorporationen Lübecks, Wismars und Rostocks als Gründer einer Bruderschaft in Bergen (Norwegen) erwähnt wurden.⁹⁹

Es ist denkbar, daß sich die Bittschrift der Lübecker Schifferbrüder an ihren Rat auf jene St. Annenbruderschaft in Wismar bezieht, die während des 16. Jahrhunderts bei den Franziskanern existierte. Als Mitglieder der Korporation wurden 18 Schiffer erwähnt.¹⁰⁰ Darüber hinaus waren Schiffer in Wismar ebenfalls Angehörige der Papagoiengesellschaft, die aber Vertreter verschiedener Berufe, darunter Kaufleute und Brauer, sowie Ratsherren, Adlige, Mediziner und Geistliche zu ihren Mitgliedern zählte. Die Papagoiengesellschaft, deren erstes Versammlungsgebäude das sogenannte Segeler- oder Kaufleutehaus war, verfolgte hauptsächlich religiöse und gesellige Zielstellungen.¹⁰¹ Im Gegensatz zur St. Annenbruderschaft besaß die Papagoiengesellschaft nicht den Charakter einer berufsständischen Vereinigung. Der Zusammenschluß der meisten Schiffer in einer eigenen Korporation erfolgte 1595. Zu diesem Zeitpunkt entstand das „Amt der Schiffergesellschaft“, das aus der Annenbruderschaft hervorging.¹⁰²

Das erste Haus der Schiffergesellschaft befand sich in der Borthstraße. Dieses Gebäude wurde aber 1606 von der Schifferkorporation verkauft. Im gleichen Jahr erwarb die Vereinigung das ehemalige Backhaus des Rates als Gesellschaftsgebäude. Zu den Zielstellungen des „Amtes der Schiffergesellschaft“ gehörte die Armenfürsorge.¹⁰³

Das bisher veröffentlichte Material enthält keine Angaben über die Wirksamkeit der Korporation.¹⁰⁴ Trotzdem ist wahrscheinlich, daß das „Amt der Schiffergesellschaft“ ebenfalls ein Gremium des Rates für Seefahrtsangelegenheiten war. Darauf weist die Bezeichnung der Korporation hin. Es ist nicht anzunehmen, daß die Schifferkorporation den Charakter einer Zunft besaß. Die Schiffergesellschaft erhielt vielmehr durch die städtische Obrigkeit die notwendige Unterstützung, um die Aufgaben im Bereich der Schifffahrt erfüllen zu können. Zugleich übte der Rat die Kontrolle über die berufsständische Vereinigung aus. Diese Annahme ergibt sich auch aus dem Vergleich mit der Entwicklung von Schifferkorporationen in anderen Seestädten.

Über eine Gemeinschaft Rostocker Schiffer vor der Reformation existieren ebenfalls nur sehr geringe Hinweise. Nach Wilhelm Stieda entstand die Schiffergesellschaft erst 1566 durch den Zusammenschluß der Bergen- und Schonenfahrerkompanie sowie der Schiffer in einer gemeinsamen Korporation. Die Ursache für die Vereinigung der Kompanien der Bergen- und Schonenfahrer war der Rückgang des Heringshandels auf Schonen und die sich daher verringerende Mitgliederzahl des Schonenfahrergelags.¹⁰⁵ Der

⁹⁹ Hasse, Schiffergesellschaft, S. 40.

¹⁰⁰ Techen, Geschichte der Seestadt Wismar, S. 77.

¹⁰¹ Ebenda, S. 82–85.

¹⁰² Ebenda, S. 86; Vgl. Olechnowitz, Handel und Seeschifffahrt, S. 36–41; Hamann, Die mittelalterlichen Kaufmannskompanien, S. 92f.

¹⁰³ Techen, Geschichte der Seestadt Wismar, S. 86.

¹⁰⁴ Vgl. Olechnowitz, Handel und Seeschifffahrt, S. 36–41.

¹⁰⁵ Stieda, Schiffergesellschaft, S. 86f.; Ders., Schonenfahrergelag, S. 145.

Zusammenschluß wurde durch die Tatsache begünstigt, daß der Handel und die Schifffahrt Rostocks besonders auf Norwegen und Dänemark orientiert waren.

Die Rostocker Schiffergesellschaft bestand schon vor der Vereinigung der drei Korporationen. Dafür bietet nicht nur die Bittschrift der Lübecker Schiffergesellschaft einen Anhaltspunkt. Die Ordnung des Schonenfahrgelags, welche der Rostocker Rat 1576 bestätigte, wird durch folgende Worte eingeleitet: *Ordnung und statüt wo idtt van olders vnnnd henschürder inn dem Schonevarlage tho Rostock by denn coplüden der Schonefahrer, Bargefarer vnnnd schipper geselschop schall geholden werdenn.*¹⁰⁶ Der Entwurf der neuen Ordnung von 1566 berücksichtigte die Interessen der Kaufleute, der Schonen- und Bergenfahrer. Trotzdem ist der Feststellung von Wilhelm Stieda zuzustimmen, daß das Schonenfahrgelag bereits 1566 eine Schiffergesellschaft war. Neben einer größeren Zahl von Bestimmungen, die das innerkorporative Leben regelten, wurde in einigen Artikeln vor allem auf die Schiffer beziehungsweise die Schifffahrt Bezug genommen.

So schrieb der Entwurf die Mitgliedschaft aller Schiffer Rostocks in der Korporation vor. Den Rostocker Schiffern sollte außerdem ein Vorrecht bei der Befrachtung gegenüber auswärtigen Schiffen eingeräumt werden. Auch wurde den Warnemünder Fischern die Schifffahrt als Erwerbsquelle verboten. Im Entwurf legten die Kaufleute und Schiffer weiterhin fest, daß keine Schiffe in Warnemünde be- oder entladen werden durften.¹⁰⁷ Mit diesen Verfügungen sollten vor allem die Interessen der Schiffer gewahrt werden. Darüber hinaus konnten in der Korporation auch andere Kaufleute Mitglied werden. Das Gebäude der Korporation war das „Schonenfahrgelag“, dessen Bezeichnung auf die Vereinigung übertragen wurde. In diesem Haus sollten die Kaufleute und Schiffer ihre Geschäfte abschließen.¹⁰⁸ Über die Mitgliederbewegung in dem Schonenfahrgelag existieren nur sehr wenige Angaben. Im Jahre 1676 umfaßte die Korporation 57 Mitglieder. Es ist nicht anzunehmen, daß die Zahl der Kaufleute im Schonenfahrgelag sehr groß gewesen ist. Diese Vermutung ergibt sich bereits aus den Ursachen, die zur Gründung der gemeinsamen Korporation führten. Jedoch waren von den Alterleuten nur zwei Schiffer. Die beiden anderen Alterleute waren Kaufleute. Im Jahre 1735 trennten sich die Kaufleute von der Korporation, um eine eigene Vereinigung zu gründen. Die Zusammensetzung des Vorstandes wurde aber nicht verändert. Der Rat ernannte von sechs Kandidaten, die Mitglieder der Kaufmannskompanie und zugleich Brauer waren, zwei Alterleute für die Schiffergesellschaft.¹⁰⁹ Die Kaufleute, aber auch der Rat, verfolgten somit das Ziel, die Kontrolle über die Korporation auszuüben.

Obwohl das Schonenfahrgelag 1566 dem Rat seine Satzungen vorlegte, wurden die Bestimmungen erst 1576 bestätigt und außerdem mit zahlreichen Änderungen versehen. Die Ursache für diesen Zeitverzug war hauptsächlich die Auseinandersetzung Rostocks mit den mecklenburgischen Herzögen zwischen 1566 und 1573. Der Rostocker Oberschicht gelang es 1565, die Erhebung der innerstädtischen Opposition mit Hilfe des Herzogs Johann Albrecht niederzuschlagen. Die Herzöge nutzten diese Gelegenheit

¹⁰⁶ Stieda, Schiffergesellschaft, S. 111f.

¹⁰⁷ Stieda, Schonenfahrgelag, S. 147–150.

¹⁰⁸ Ebenda, S. 145f.

¹⁰⁹ Stieda, Schiffergesellschaft, S. 87, 100, 107, 135.

und begannen, die Stadt ihrer Landesherrschaft unterzuordnen. Zugleich zwangen sie den Rat, einer Demokratisierung der Stadtverfassung zuzustimmen, damit weitere Auseinandersetzungen verhindert werden konnten. Der Rat versuchte nunmehr, die Errichtung der herzoglichen Landesherrschaft über die Stadt zu verhindern. Damit im Zusammenhang standen die Bestrebungen des Rates, die Einschränkung seiner Macht durch die Herzöge zu unterbinden. Obgleich sich Rostock mit dem Erbvertrag vom 21. September 1573 formell der landesfürstlichen Herrschaft unterwerfen mußte, konnte sich die Stadt eine „Ausnahmestellung im Rahmen des mecklenburgischen Territorialstaates“ bewahren.¹¹⁰

Im Ergebnis der innerstädtischen Kämpfe sowie der Auseinandersetzungen zwischen der Stadt und den Herzögen gelang es der Gemeinde, ein Mitspracherecht bei der Verwaltung und Leitung der Stadt zu erreichen. Trotzdem bemühte sich der Rat auch weiterhin, seine Position gegenüber den bürgerlichen Mittelschichten und den plebejischen Schichten zu festigen. Diese Zielstellung widerspiegeln gleichfalls die Satzungen, welche die Schiffergesellschaft 1576 vom Rat erhielt. Auch diese Ordnung beinhaltet die Festlegung, daß der Rat die statuarischen Bestimmungen jederzeit ändern konnte. Weiterhin wurde in der Ordnung festgelegt, daß *ein erbar radt disser güden stadt Rostock ahn erem gerichte unnd gerechticheiden nicht verletzet edder verkortet, ock ahn erem güden namen nicht abngerepen werden sollte by pene unnd straffe, de darop geborrth.*¹¹¹

In der neuen Ordnung fehlen außerdem wesentliche Bestimmungen, wie zum Beispiel die Mitgliedschaft aller Rostocker Schiffer, die Verbote der Schifffahrt durch Warnemünder Fischer sowie der Be- und Entladung von Schiffen in Warnemünde. Ebenso wurde die Forderung nach dem Abschluß von Frachtverträgen im Gelag aus der bestätigten Ordnung gestrichen.¹¹² Die Ordnung von 1576 bezog sich vor allem auf das innerkorporative Leben. Ein Artikel widerspiegelt aber auch den Charakter der Vereinigung als Schiffergesellschaft. Im Artikel 40 wurde festgelegt, daß Streitigkeiten zwischen Schiffern, Kaufleuten und dem Schiffsvolk zuerst mit einem Vergleich vor den Alterleuten des Gelages beigelegt werden sollten. Sofern ein Vergleich nicht möglich war, konnten die Parteien ihre Streitpunkte dem Rat vorlegen. Darüber hinaus wurde im Artikel 31 die Versorgung verarmter Schiffsleute und anderer Hausarmer festgeschrieben. Für diesen Zweck sollten die Armengelder, die an Bord oder an anderer Stelle gesammelt wurden, Verwendung finden.¹¹³

Das Schonenfahrgelag konnte nur über den Rat, von dem es abhängig war, ökonomisch und politisch wirksam werden. Das betraf auch die Auseinandersetzung zwischen den Rostocker Schiffern beziehungsweise dem Schonenfahrgelag und den Fischern von Warnemünde. Bereits 1567 hatten sich die Schiffer über die Schifffahrt der Fischer beschwert. Der Rat entschied, daß die Warnemünder Fischer nur noch in kleinen Fahrzeugen Waren transportieren durften.¹¹⁴ Die Entscheidung wurde von den

¹¹⁰ Olechnowitz, Rostock, S. 123–142; Elsner; Schultz; Witt; Kleinpeter, Rostock, S. 49ff.; Stieda, Schiffergesellschaft, S. 88f.

¹¹¹ Olechnowitz, Rostock, S. 142f.; Elsner; Schultz; Witt; Kleinpeter, Rostock, S. 50f.; Stieda, Schiffergesellschaft, S. 112 und 117, Anm. 2.

¹¹² Vgl. Stieda, Schiffergesellschaft, S. 89; Vgl. ders., Schonenfahrgelag, S. 147–150.

¹¹³ Stieda, Schiffergesellschaft, S. 90, 115ff.

¹¹⁴ Ebenda, S. 90 und 111.

Fischern nicht beachtet. Aus diesem Grunde klagten die Schiffer erneut beim Rat. Der Rat unterstützte aber die Bemühungen der Schiffer nicht in genügendem Maße. Im Jahre 1577 beschränkte er die Schifffahrt in Warnemünde auf jene Personen, die zu dieser Zeit mit Schuten und Booten zur See fuhren. Darüber hinaus sollte niemand ohne Erlaubnis des Gewetts in derartigen Fahrzeugen von Warnemünde aus Schifffahrt betreiben. Außerdem wurden jene Fischer, die Schifffahrt betrieben, verpflichtet, den Fährverkehr zwischen Warnemünde und Dänemark zu gewährleisten und für den Fischfang Knechte einzustellen. Jedoch gestattete der Rat den Warnemünder Fischern die Benutzung von Fahrzeugen, die eine Tragfähigkeit von mehr als 8 Last besaßen, und hob somit seine Entscheidung von 1567 auf. Daher wandten sich die Schiffer am 20. November 1581 wiederum an den Rat. Sie baten darum, daß jene Warnemünder Einwohner, die weiterhin Schifffahrt und Handel betrieben, nach Rostock ziehen sollten. Die Schiffer wiesen darauf hin, daß von den Fischern keine städtischen Steuern und anderen Belastungen gefordert wurden. Die Fischer erklärten, daß sie infolge der schlechten Fischfangbedingungen keine ausreichende Lebensgrundlage mehr besäßen und deshalb Schifffahrt betreiben müßten. Außerdem trugen die Warnemünder Einwohner zum Unterhalt des Leuchtfuers in ihrem Ort bei. Dafür würden die Rostocker Schiffer keine Beiträge entrichten, obwohl das Leuchtfuer *allen sehefarenden leuten zum besten angesteckett wird*.¹¹⁵

Das Kollegium der Hundertmänner nahm die Beschwerden der Schiffer erneut auf. Die Hundertmänner verweigerten 1585 dem Rat die Steuern. Damit wollten sie auch die Forderungen der Schiffer durchsetzen. Die Schiffer appellierten im gleichen Jahr an den Herzog Ulrich. Sie baten ihn, vom Rat die Durchsetzung der Entscheidung von 1567 zu fordern.¹¹⁶ Der Rat wurde dadurch gezwungen, noch einmal die Klagen der Schiffer und Fischer zu behandeln. Den Warnemünder Fischern verbot man am 15. März 1585 erneut die Schifffahrt. Daraufhin wandten sie sich 1586 an das herzogliche Hofgericht in Güstrow sowie an das Reichskammergericht in Speyer. Während das Reichskammergericht keine Entscheidung fällte, bestätigte 1586 und 1593 das Hofgericht das Urteil des Rates von 1585. Dieses Urteil wurde aber nicht durchgesetzt.¹¹⁷

Da sich die Zahl der Fischer, die von Warnemünde aus Schifffahrt betrieben, bis 1590 auf 20 verringerte, erneuerte der Rat 1590 und 1593 im wesentlichen sein Mandat von 1577. Im Jahre 1597 waren in Warnemünde 54 Personen ansässig, deren Erwerbsgrundlage die Schifffahrt darstellte. Deshalb befahl der Rat den jungen, unverheirateten Schiffnern, die im Ort nicht über Grundbesitz und einen eigenen Haushalt verfügten, nach Rostock zu ziehen.¹¹⁸ Gleichzeitig entzog der Rat dem Gewett das Recht, Konzessionen für den Schiffbau und die Schifffahrt zu vergeben.¹¹⁹

¹¹⁵ Ebenda, S. 91; Karl Koppmann, Die Beschränkungen der Warnemünder in Bezug auf Handel, Schiffbau und Schifffahrt, in: Rostocker Beiträge, Bd. 3, H. 2, Rostock 1900, S. 50, 57f.

¹¹⁶ Stieda, Schiffergesellschaft, S. 92f.

¹¹⁷ Ebenda, S. 93f.; Koppmann, Beschränkungen der Warnemünder, S. 52f.

¹¹⁸ Koppmann, Beschränkungen der Warnemünder, S. 50ff., 59–63. Der Rat verbot außerdem jenen Schiffnern, die in Warnemünde verbleiben konnten, den Handel.

¹¹⁹ Ebenda, S. 52.

Am 31. Dezember 1604 erneuerte der Rostocker Rat seine Entscheidung aus dem Jahre 1597 und fügte einige Beschränkungen hinzu. So durften diejenigen, denen die Schifffahrt gestattet wurde, nur zwischen Bornholm und dem Sund die Ostsee befahren. Es war ihnen verboten, mehr als ein Boot beziehungsweise Fahrzeug zu besitzen. Das Fahrzeug durfte zudem keine Tragfähigkeit von mehr als 30 Last aufweisen. Im Ergebnis dieser Festlegungen wollten 1606 die meisten Warnemünder Fischer der Forderung des Rates und der Schiffer Rostocks nachgeben und in die Stadt ziehen, um von dort aus die Schifffahrt als Gewerbe weiterhin betreiben zu können.¹²⁰ Ein Teil der Fischer verblieb jedoch im Ort und erhielt 1622 vom Rat unter bestimmten Bedingungen wiederum das Recht, Schifffahrt zu betreiben. Zu den Bedingungen gehörten die Gewährleistung von Fährverkehr und Fischfang in Warnemünde, die Beteiligung an der Freihaltung des Fahrwassers sowie die Bergung von Schiffbrüchigen und Strandgut.¹²¹

Trotz des steigenden Handels und Schiffsverkehrs Rostocks in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts verarmten große Teile der Stadtbevölkerung infolge des Preisanstiegs und der Geldentwertung.¹²² Von dieser Gefahr waren offenbar auch die Fischer in Warnemünde betroffen, deren Existenz sich auf Grund der geringen Fangquoten zunehmend verschlechterte. Dadurch waren sie gezwungen, mit Hilfe von Handel und Schifffahrt ihre soziale Lage zu verbessern. Der Widerstand der Rostocker Schiffer ergab sich hauptsächlich aus den steuerlichen Vorteilen, welche die Fischer ihnen gegenüber besaßen, zumal sie nicht das Rostocker Bürgerrecht besaßen. Daher waren die Mitglieder des Schonenfahrgelags bestrebt, die Konkurrenz durch die Einwohner Warnemüdes zu unterbinden oder für die Bewohner des Fischerortes die gleichen Bedingungen zu erzwingen.

Die Abhängigkeit der Schiffergesellschaft vom Rat widerspiegelt sich ebenfalls in der Tätigkeit der Schifferalterleute als Schiedsgericht.

Im Verlauf des 17. Jahrhunderts verschlechterte sich die wirtschaftliche Gesamtsituation Rostocks im Ergebnis des 30jährigen Krieges sowie weiterer militärischer Auseinandersetzungen. Der Handel mit Agrarprodukten wurde auf Grund des verwüsteten Hinterlandes der Stadt immer geringer. Die Einführung der zweiten Leibeigenschaft in Mecklenburg minderte in dieser Zeit auch den Absatz von Handelswaren und gewerblichen Produkten auf dem Lande, zumal die bäuerliche Kaufkraft durch die hohen Frondienste abnahm. Außerdem belastete der Schwedenzoll die Stadt ökonomisch. Darüber hinaus zerstörte der große Brand im Jahre 1677 weite Teile Rostocks. Vom ökonomischen Niedergang der Stadt wurden ebenfalls die Schiffer stark betroffen. Oftmals mußten die Schiffe mit Ballast Rostock verlassen, um in anderen Häfen Waren an Bord zu nehmen.¹²³

Unter diesen Verhältnissen litt auch das innerkorporative Leben des Schonenfahrgelags. Deshalb beschlossen die Mitglieder der Vereinigung am 7. Februar 1714 die Neufassung ihrer statuarischen Bestimmungen, da in letzter Zeit die Ordnung von 1576 von vielen Schifferbrüdern nicht mehr beachtet wurde. Im folgenden Jahr, am 23. Janu-

¹²⁰ Ebenda, S. 53, 63f.; Stieda, Schiffergesellschaft, S. 94.

¹²¹ Koppmann, Beschränkungen der Warnemünder, S. 53f. 64ff.

¹²² Elsner; Schultz; Witt; Kleinpeter, Rostock, S. 46f.

¹²³ Olechnowitz, Rostock, S. 155f. 181–190.

ar, bat die Schiffergesellschaft den Rat, ihre neue Ordnung zu bestätigen. Damit wollten sich die Mitglieder des Schonenfahrgelags vor der Konkurrenz auswärtiger Schiffer schützen und gleichzeitig genaue Regelungen für die zu zahlende Heuer erwirken.¹²⁴ In diesem Zusammenhang beharrten die Mitglieder des Gelags auf dem Grundsatz, die Streitfälle der Schiffer mit den Kaufleuten oder dem Schiffsvolk zuerst vor den Alterleuten ihrer Gesellschaft zu verhandeln. Bereits vorher richteten die Schiffer ein Schreiben an die Lübecker Schiffergesellschaft. Auf ihre Frage, ob die Alterleute dieser Korporation noch die Funktion eines Schiedsgerichts erfüllten, erhielten sie einen positiven Bescheid. Der Rostocker Rat stimmte der Bitte des Schonenfahrgelags zu und ernannte die Schiffergesellschaft erneut als Gremium von Sachverständigen an.¹²⁵

Wilhelm Stieda stellte fest, daß bereits im 17. Jahrhundert die Alterleute der Schiffer als Schiedsgericht selten oder nicht wirksam wurden, da sich die Kaufleute direkt an die städtischen Gerichte wandten. Der Rostocker Rat bestätigte die Statuten von 1714 nicht. Aus diesem Grund behauptete Stieda, daß die Kaufleute auch im Verlauf des 18. Jahrhunderts die Alterleute der Schiffer übergingen.¹²⁶ Der Ansicht Wilhelm Stiedas ist nur zum Teil zuzustimmen. Die Schiffer, Kaufleute und Besatzungsmitglieder konnten sich direkt an die Alterleute der Schiffergesellschaft wenden. Im allgemeinen richteten die Beteiligten jedoch ihre Beschwerden zuerst an den Rat beziehungsweise an die von ihm gebildeten Gerichte. Dort wurde entschieden, ob der Streitfall an die Alterleute verwiesen wurde. Sofern der Rat den Alterleuten die Streitsache zur weiteren Verhandlung übergab, bemühten sich die Vorstandsmitglieder der betreffenden Schifferkorporation um die Beilegung der Differenzen. Konnte keine Einigung zwischen den streitenden Parteien erreicht werden, mußten der Rat beziehungsweise seine Gerichte entscheiden.¹²⁷ Die Art und Weise des Verfahrens verdeutlicht den Stellenwert, den die Schiffergesellschaften in der städtischen Rechtsprechung besaßen. Als Schiedsgericht verfügten sie nicht über die Autorität einer Behörde. In welchem Maße ein solches Gremium mit der Schlichtung von Streitfällen beauftragt wurde, hing nicht nur von der Belastung der städtischen Gerichte oder der fachlichen Kompetenz der Alterleute ab. Die Aktivität der Alterleute als Schiedsgericht verdeutlicht unter anderem den Einfluß, den die Schiffer auf Grund ihrer ökonomischen und sozialen Stellung in der Stadt besaßen und ausüben konnten. Bereits in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts wird die wirtschaftliche Kraft der Schiffer geringer gewesen sein als in den Jahrzehnten zuvor. Außerdem mehrten sich, auf Grund der verschlechterten wirtschaftlichen Situation, die Versuche der Kaufmannschaft mehrerer Hansestädte, die soziale Stellung der Schiffer zu mindern.¹²⁸ Die Folge war auch eine abnehmende Autorität der Schifferalterleute als Schiedsgericht, vor allem in Rostock, obwohl zu den Alterleuten der Korporation auch Kaufleute gehörten. Gegen diese Entwicklung wehrten sich die Schiffer ebenfalls.

¹²⁴ Stieda, Schiffergesellschaft, S. 95 f.

¹²⁵ Ebenda, S. 95 f.; Ders., Aus der Praxis der lübeckischen Schiffergesellschaft, S. 5.

¹²⁶ Stieda, Schiffergesellschaft, S. 95 f.

¹²⁷ Vgl. Erstes Kapitel, 4.

¹²⁸ Vgl. Zweites Kapitel, 4.

Das innerkorporative Leben im Schonenfahregelag beschränkte sich nicht nur auf die Pflege der Geselligkeit. Die Mitglieder der Korporation und ihre Ehefrauen waren verpflichtet, einem verstorbenen Mitglied die letzte Ehre zu erweisen. Die gleiche Verpflichtung bestand in bezug auf verstorbene Angehörige der Gelagsmitglieder. Das Gesellschaftshaus befand sich in der „Großen Bäckerstraße“ neben dem Gebäude der Haken. Dieses Haus erwarb die Schiffergesellschaft am 27. April 1700. Durch einen späteren Umbau wurden beide Häuser zu einem Gebäude verbunden. Die Schiffergesellschaft verkaufte das Haus im Jahre 1855.¹²⁹

Zu den regelmäßigen Einnahmen der Korporation gehörten die Eintrittsgelder und die jährlichen Mitgliedsbeiträge der Schiffer, das sogenannte Lastengeld. Die Schiffer entrichteten pro Last beförderter Waren eine bestimmte Summe an das Gelag. Im Jahre 1716 wurde ein Betrag von einem Schilling je Last erhoben. Die Schiffer stellten dieses Geld ihren Mitreedern in Rechnung.¹³⁰ Um die Konkurrenz Auswärtiger zu beschränken, zahlten fremde Schiffer oder jene, die nicht aus Rostocker Schifferfamilien stammten, zu Beginn des 18. Jahrhunderts mehr als das doppelte Eintrittsgeld. Über die regelmäßigen Einnahmen hinaus mußten die Mitglieder des Schonenfahregelags, ihre Ehefrauen und Gäste für die unterschiedlichen Vergehen Bußgelder entrichten. Außerdem waren die Schaffer verpflichtet, die Gesellschaft durch einmalige Zuwendungen zu unterstützen. Es handelte sich hierbei um ein Geschenk, zumeist eine silberne Kanne, die vermutlich bei Amtsantritt von jeweils zwei Schaffern versprochen wurde. Während oder nach der Amtszeit übergaben die Schaffer die Silberkanne beziehungsweise den entsprechenden Geldbetrag. Im Jahre 1691 schuldeten noch acht amtierende oder ehemalige Schaffer der Korporation derartige Zuwendungen. Von diesen Schaffern wurden später zwei zu Alterleuten gewählt: Jacob Fredelandt im Jahre 1705 und Hans Dettloff 1699.¹³¹

In Bremen wurde 1545 die „Arme Seefahrt“ gegründet. Die „Arme Seefahrt“ war ein Unterstützungsfonds einer bereits bestehenden Vereinigung von Schiffern und Seeleuten¹³², deren Verordnete mit dem Rat über die Stiftung verhandelten. Die Satzungen der „Armen Seefahrt“ waren zugleich die Statuten der Korporation, die vom Rat bestätigt wurden und für alle Schiffer Bremens bindend waren. Das Ziel der Vereinigung war die Versorgung erwerbungs-fähig gewordener und verarmter Seeleute. Die „Arme Seefahrt“ erhielt ihre Mittel aus Beiträgen wie dem Gottespfennig, Bruch- und Sühnegeldern, freiwilligen Spenden, Zuwendungen von Schiffen, die erfolgreich einen Kampf mit Seeräubern bestanden hatten, und Schiffsvorräten, die während der Reisen nicht verbraucht worden waren. Die acht „Verordneten“ der Schifferkorporation waren zugleich die Vorsteher der Schifferarmenstiftung. In ihrer Tätigkeit wurden sie von den „zweiundzwanzig Männern“, zu denen Schiffer, Kauf- und Seeleute gehörten, unterstützt.¹³³

Seit der Mitte der sechziger Jahre des 16. Jahrhunderts besaß die Schifferkorporation neue Statuten, die sich auf die Zusammensetzung des Vorstandes, die Armenfürsorge,

¹²⁹ Stieda, Schiffergesellschaft, S. 98f., 115.

¹³⁰ Ebenda, S. 98. Der Korporation konnten außerdem Bootsleute beitreten. Vgl. ebenda, S. 108.

¹³¹ Ebenda, S. 99, 100, 102, 108f., 112–117.

¹³² Wilhelm v. Bippen, Geschichte der Stadt Bremen, Bd. 2, Bremen 1898, S. 70.

¹³³ D. Kohl, Haus Seefahrt, S. 2–7; J. G. Kohl, Haus Seefahrt, S. 1–27.

die Verwaltung der Finanzen und des 1561 erworbenen Hauses, die Rechenschaftslegung sowie die Zusammenkünfte der Korporation bezogen. Diese Statuten wurden ebenfalls vom Rat bestätigt. Weiterhin behielt die Ordnung von 1545 ihre Gültigkeit. Der Vorstand der Korporation bestand nun aus den acht Oberalten der Schiffer. Daneben übernahmen vier Reeder oder Kaufleute die Verwaltung der Armenkasse. Sie waren Vorsteher der „Armen Seefahrt“ beziehungsweise des „Hauses Seefahrt“. Die Oberalten konnten als Schiffer die Verwaltung des „Hauses Seefahrt“ nicht über einen längeren Zeitraum allein übernehmen. Daher baten sie den Rat um die Vollmacht, Kaufleute oder Reeder als Vorsteher des „Hauses Seefahrt“ zu wählen. Als Patrone des Armenfonds' waren die vermögenden Kaufleute und Reeder nicht Mitglieder der Schifferkorporation. Sie unterstützten jedoch das „Haus Seefahrt“ durch gelegentliche Zuwendungen.¹³⁴ Auf Grund ihrer Stellung zur Schifferkorporation und zur Schifferarmenstiftung war es den Vorstehern außerdem möglich, die Aufsicht über diese beiden wichtigen Einrichtungen im Interesse des Rates und der Kaufmannschaft beziehungsweise der Reeder Bremens zu übernehmen.

Die 22 Ältesten, die ehemaligen „zweiundzwanzig Männer“, mußten bei Veränderungen der Statuten ihre Zustimmung geben. Die Schaffer verwalteten die Monats- und Bodmereigelder. Die Monatsgelder waren Darlehen mit einer geringeren Laufzeit. Dafür hatten während des 16. Jahrhunderts Schuldner in der Stadt Bremen monatlich ein Prozent des geliehenen Betrages als Zinsen zu entrichten. Die Bodmereigelder waren ebenfalls Zinskapital der „Armen Seefahrt“. Jeder Schiffer mußte von den Armengeldern 20 Taler auf Bodmerei leihen. Dieses Geld sollte er drei Wochen nach Martini den Schaffern oder dem Verwalter des Armenhauses zurückgeben. Die Zinsen mußte er nach jeder Fahrt abrechnen.¹³⁵

Im „Haus Seefahrt“ wurden die Armengelder aufbewahrt und verwaltet. Im Gebäude fanden auch die Zusammenkünfte der Vorsteher und Oberalten sowie die Versammlungen der Korporation statt.¹³⁶ Bis 1620 erhöhte sich die Zahl der versorgten Armen von 10 bis 15 auf 70. Sie waren an verschiedenen Orten in der Stadt untergebracht. Die Korporation beschloß deshalb den Neubau eines Hauses, in dem alle Schifferarmen eine Unterkunft erhalten sollten. Dieses Ziel verwirklichte sie erst 1663. Der neue Bau wurde in den ersten Jahren als Versammlungs- und Verwaltungsgebäude der Schiffervereinigung genutzt. Im letzten Viertel des 17. Jahrhunderts entstand ein neues Hintergebäude mit Wohnungen.¹³⁷ Das ursprüngliche Ziel der Schifferkorporation, die soziale Fürsorge, wurde im Verlauf des 16. und 17. Jahrhunderts durch weitere Aufgaben überlagert.

In Bremen existierte bereits vor 1568 eine Gesellschaft der Bootsleute, die sich seit der Mitte des 16. Jahrhunderts von der Schifferkorporation getrennt hatte. Die Mitglieder dieser Gesellschaft stifteten 1568 eine Bruderschaft, deren Zielstellung die soziale

¹³⁴ D. Kohl, Haus Seefahrt, S. 28–33; J. G. Kohl, Haus Seefahrt, S. 37–50.

¹³⁵ D. Kohl, Haus Seefahrt, S. 28–32; J. G. Kohl, Haus Seefahrt, S. 37–50; Karl H. Schwebel, Haus Seefahrt Bremen. Seine Kaufleute und Kapitäne. Vierhundert Jahre Dienst am deutschen Seemann 1545–1945, Bremen 1947, S. 27.

¹³⁶ D. Kohl, Haus Seefahrt, S. 10 f.

¹³⁷ D. Kohl, Haus Seefahrt, S. 11 ff.; J. G. Kohl, Haus Seefahrt, S. 51–61, 120–144.

Fürsorge für hilfebedürftige Mitglieder war. Eine weitere Aufgabe der Bruderschaft bestand in der Schlichtung von Streitigkeiten zwischen den Korporationsangehörigen. Für diesen Zweck wurde ein Schiedsgericht gebildet. Außerdem waren die Korporationsangehörigen verpflichtet, am Begräbnis verstorbener Mitglieder teilzunehmen und im Falle der völligen Armut des Verstorbenen die Begräbniskosten zu übernehmen.¹³⁸

Als wesentliche Einkünfte der Korporation werden nur sogenannte „Bodmereigelder“ erwähnt. Die Einnahmen wurden für die Unterstützung bedürftiger Mitglieder verwendet. Sofern ein Korporationsangehöriger Geld von der Vereinigung borgte, war er verpflichtet, ein Mitglied der Bruderschaft als Bürgen zu stellen.¹³⁹ Dietrich Kohl vermutete, daß die „Bodmereidarlehen“ von jenen Angehörigen des Schiffsvolkes aufgenommen wurden, die über Schiffsparten verfügten.¹⁴⁰ Es ist jedoch unwahrscheinlich, daß Angehörige der Besatzungen in größerer Zahl Partenbesitzer waren. Vielmehr werden die Darlehen, welche von den Seeleuten *upp dat eventur von der see* genommen wurden, Beträge gewesen sein, mit denen sie den Ankauf von Waren für den eigenen Handel finanzieren konnten. Ein Teil der Gewinne wurde zusammen mit dem Kapital von den Bootsleuten an die Korporation zurückgezahlt.

Der Begriff „Bodmereigeld“ kann in diesem Zusammenhang nicht nur mit seiner ursprünglichen Bedeutung erklärt werden. Die Schiffergilde in Emden und das „Haus Seefahrt“ benutzten diese Darlehensform, um die Geldbeträge, welche für die Armenunterstützung eingesetzt wurden, zu vergrößern. Die Bremer Korporation der Bootsleute erhob aber keine derartige Verpflichtung. Daher müssen die „Bodmereigelder“ der *broder busse* ebenfalls ein Unterstützungsfonds für den Eigenhandel der Seeleute gewesen sein. Auch wenn vorausgesetzt wird, daß Steuerleute und Bootsleute über Partenbesitz verfügten, erhebt sich die Frage, zu welchem Zweck diese „Bodmereigelder“ von den Seeleuten genutzt wurden. Die einzige Möglichkeit war für das Schiffsvolk die Finanzierung des eigenen Handels, zumal die Besatzungsmitglieder keinen maßgeblichen Einfluß auf die Leitung des Schiffes ausüben konnten.

Das Recht, „Bodmereigelder“ als Darlehen aufzunehmen, besaßen die Steuer- und Bootsleute auch nach 1586. Zu diesem Zeitpunkt näherte sich die Bootsleutevereinigung der Schifferarmenstiftung. Die Bootsleute erhielten ihre Darlehen nunmehr von den Schaffern der Schifferarmenstiftung. Seit dem Ausgang des 16. Jahrhunderts wurden zunehmend Mißstände in der Verwaltung der Bodmereigelder deutlich. Außerdem baten im Verlauf des 17. Jahrhunderts die Schiffer mehrmals, die Höhe der Bodmereigelder herabzusetzen. Gleichzeitig erlitt die Schifferarmenstiftung bei derartigen Geschäften Verluste. Aus diesem Grunde wurde beschlossen, daß an Boots- und Steuerleute zukünftig keine Darlehen mehr vergeben werden sollten. Dieser Beschluß von 1653 wurde in den Jahren 1694 und 1700 erneut bekräftigt. Trotzdem besaßen die Angehörigen des Schiffsvolkes dieses Recht noch 1655.¹⁴¹

¹³⁸ D. Kohl, Haus Seefahrt, S. 33f.; J. G. Kohl, Haus Seefahrt, S. 75–78, 82–87.

¹³⁹ D. Kohl, Haus Seefahrt, S. 34; J. G. Kohl, Haus Seefahrt, S. 83

¹⁴⁰ D. Kohl, Haus Seefahrt, S. 34.

¹⁴¹ D. Kohl, Haus Seefahrt, S. 46f.

Die tieferen Ursachen für das Verbot, Darlehen an Steuer- und Bootsleute zu vergeben, bestanden in den wirtschaftlichen Problemen, denen Bremens Bevölkerung besonders in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts ausgesetzt war. Von den ökonomischen Schwierigkeiten war ebenfalls die Schifffahrt der Stadt betroffen. Der wirtschaftliche Niedergang des Gemeinwesens, verbunden mit militärischen Auseinandersetzungen, in die Bremen hineingezogen wurde, Flutkatastrophen, Bränden, Trockenheit und Teuerungen sowie einer Ruhrepidemie und dem Seeraub, bewirkte die zunehmende Verarmung größerer Bevölkerungsgruppen in der Stadt. In dieser Situation werden die Schiffer bestrebt gewesen sein, die anderen Besatzungsmitglieder vom Kauf und Verkauf von Waren zu verdrängen, um sich die Vorteile des eigenen Handels zu erhalten.¹⁴²

Es läßt sich nicht mehr ermitteln, warum und zu welchem Zeitpunkt die Bootsleute eine eigene Korporation schufen. Aber schon im Jahre 1553 wurde in den Quellen ein Schaffer der Vereinigung, Brüning Rulves, erwähnt.¹⁴³ Wolfgang Woywodt und Dietrich Kohl vermuten, daß sich die Bootsleute im Jahre 1568 fester zusammenschlossen. Die Ursache hierfür sehen sie in der Tatsache, daß die neuen Statuten des „Hauses Seefahrt“ von 1565 die Seeleute nicht mehr erwähnen und das Schiffsvolk von der Verwaltung der Stiftung bei der Armenfürsorge vernachlässigt wurde.¹⁴⁴ Es ist außerdem nicht erkennbar, ob nach 1568 die Gesellschaft der Bootsleute überhaupt noch eine Bedeutung für die Seeleute besaß oder in der Bruderschaft aufging. Die späteren Quellen erwähnen nur die Bruderschaft der Bootsleute.

Eine völlige Eigenständigkeit konnte die Vereinigung der Bootsleute aber nur kurze Zeit bewahren. Die Annahme von Dietrich Kohl, daß die engere Beziehung der Bootsleutebruderschaft zum „Haus Seefahrt“ vor allem die Bestrebungen der Bootsleute widerspiegelt, ihre Versammlungen in dem angesehenen Hause abzuhalten, ist kaum zutreffend. Dieser Annahme widerspricht besonders die Tatsache, daß Mitglieder der Bootsleutekorporation das Amt jeweils eines Vorstehers und eines Schaffers zumindest zeitweise übernahmen. Die wesentlichen Aufgaben der Schaffer betrafen die Verwaltung von Armengeldern und die Armenfürsorge.¹⁴⁵

Der Anlaß für die engere Verbindung von Schifferarmenstiftung und Bootsleutebruderschaft war vielmehr die Seeräubergefahr in der Wesermündung. Die Gefahr, von Kaperschiffen überfallen zu werden, wuchs während des Krieges Spaniens gegen die Niederlande an. Der Graf von Oldenburg duldete diese gefährvolle Situation, zumal er seit 1585 in stärkerem Maße als bisher Hoheitsrechte über die Weser gegenüber der Stadt Bremen geltend machte. Deshalb ließen sich die Mitglieder der Bootsleutekorporation eine bevorzugte soziale Fürsorge durch das „Haus Seefahrt“ zusichern, um die Auswirkungen der Seeräubergefahr auf ihre Mitglieder zu mindern. Als Gegenleistung konnten die Bootsleute das Vermögen ihrer Vereinigung, das nicht unbedeutend war,

¹⁴² Herbert Schwarzwälder, *Geschichte der Freien Hansestadt Bremen*, Bd. 1: Von den Anfängen bis zur Franzosenzeit (1810), Bremen 1975, S. 399–411.

¹⁴³ Focke, *Das Seefahrtenbuch des Brüning Rulves*, S. 93f., 142.

¹⁴⁴ D. Kohl, *Haus Seefahrt*, S. 34f.; Woywodt, *Seeleute*, S. 158f.

¹⁴⁵ D. Kohl, *Haus Seefahrt*, S. 29ff., 36f. Außerdem hielten die Bootsleute bis in die erste Hälfte des 18. Jahrhunderts ihre festlichen Zusammenkünfte im Schütting der Kaufleute ab. Vgl. Schwebel, *Haus Seefahrt Bremen*, S. 53ff.

anbieten. Die Stiftung der Schiffergesellschaft war, besonders durch die finanzielle Unterstützung der Vorsteher und durch den Umstand, daß sie über ein eigenes Gebäude verfügte, besser in der Lage, die Armenfürsorge für die Seeleute zu gewährleisten.¹⁴⁶

Das „Haus Seefahrt“ beziehungsweise die Schifferarmenstiftung übernahm auch in der folgenden Zeit, bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts, verstärkt die soziale Fürsorge für die Bootsleute und deren Witwen. In der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts wurde jedoch das Prövenwesen der Schifferarmenstiftung neu geordnet. Der Anlaß für die Neuordnung waren die Klagen der Oberalten der Schifferkorporation, daß den Bootsleuten und ihren Witwen öfter Unterstützung und Unterkunft gewährt wurde als den Schifferwitwen. Daraufhin wurde festgelegt, daß zukünftig nur noch die Schiffer oder ihre Witwen die Prövenwohnungen erhalten sollten. Die Bootsleute konnten nur noch die Spenden, die wöchentlich ausgegeben wurden, beanspruchen. Die Ursache für die Neuordnung des Armenwesens ergab sich ebenfalls aus dem ökonomischen Niedergang der Stadt. Die Schifferkorporation war bestrebt, hauptsächlich ihre Mitglieder und deren Ehefrauen in dieser wirtschaftlich schwierigen Situation zu unterstützen.¹⁴⁷

Das „Haus Seefahrt“ war nicht nur jener Bau, in dem die Schifferarmenstiftung untergebracht war. Zugleich war es das Versammlungsgebäude der Schiffergesellschaft. Außerdem bestand eine enge Verflechtung der Schifferkorporation mit ihrer Stiftung. Somit trat die Bootsleutebruderschaft über die Schifferarmenstiftung auch in Verbindung zur Schiffergesellschaft. Dadurch bot sich für die Bootsleute die Möglichkeit, eigene wirtschaftliche Interessen mit Hilfe der Schiffer durchzusetzen. Allein konnte sich das Schiffsvolk nicht gegen die Konkurrenz Auswärtiger schützen, zumal auch Lübecker Seeleute im Jahre 1598 an den Rat ihrer Stadt die gleiche Bitte richteten. Trotzdem verschärften sich zeitweilig die Gegensätze zwischen dem Schiffsvolk einerseits sowie den Reedern beziehungsweise den Schiffern auf der anderen Seite. Der Grund hierfür war die sich verschlechternde Lebenslage der Besatzungsmitglieder.¹⁴⁸

Auf Grund von Spannungen zwischen den Schiffern und den Angehörigen des Schiffsvolkes erarbeiteten die Schiffer Bremens bereits im Jahre 1575 eine neue Schiffsordnung, deren Festlegungen die wichtigsten Punkte im Verhältnis zwischen den Schiffern und ihren Besatzungsmitgliedern im Schiffahrtsbetrieb regelten. Diese Ordnung wurde am 22. März 1575 vom Rat bestätigt. Von den Schiffern wurde ein Schiedsgericht gebildet, offenbar mit obrigkeitlicher Zustimmung und Unterstützung, um Streitfälle zwischen den an der Seefahrt beteiligten Personen zu schlichten. Scheiterten die Schlichtungsversuche, entschied die Obrigkeit. Sofern ein Schiffer gegen die Ordnung verstoßen hatte, wurde er „aus der Schiffer, Gesellschaft und Freiheit“ ausgeschlossen“. Die Namen jener Angehörigen des Schiffsvolkes, welche die Ordnung nicht einhielten, ließ man im „Haus Seefahrt“ öffentlich aushängen. Diese Seeleute durften von keinem Schiffer angeheuert werden.¹⁴⁹

¹⁴⁶ D. Kohl, Haus Seefahrt, S. 36; Schwarzwälder, Geschichte der Freien Hansestadt Bremen, S. 268.

¹⁴⁷ Woywodt, Seeleute, S. 160f.; Schwarzwälder, Geschichte der Freien Hansestadt Bremen, S. 399–411.

¹⁴⁸ Woywodt, Seeleute, S. 99–102; Vgl. Siewert, Rigafahrer, S. 32f.

¹⁴⁹ D. Kohl, Haus Seefahrt, S. 35f.; J. G. Kohl, Haus Seefahrt, S. 64–74.

Auch in diesem Fall wurde die Wirksamkeit eines korporativen Zusammenschlusses der Bootsleute erheblich gemindert. Da die Zusammenkunft aller Bremer Schiffer „auf Veranlassung der Schiffreeder und mit Zustimmung der Vorsteher des ‚Haus Seefahrt‘“ erfolgte, verband sich mit diesen Festlegungen das Bemühen sowohl der Schiffer und Reeder als auch des Rates um eine Kontrolle des Schiffsvolkes, wie sie generell für mehrere Hansestädte in dieser Zeit deutlich wird.¹⁵⁰

Im Zusammenhang mit der Aufsichtsfunktion der Schiffergesellschaften über das Schiffsvolk wird das Vorbild Lübecks besonders deutlich. Im Jahre 1542 erließ der Rat der Travestadt eine Verordnung, welche die Beziehungen zwischen Kaufleuten, Schiffen und Schiffsvolk regeln sollte. Der Artikel 39 dieser Verordnung legte fest, daß der Name jedes Angehörigen der Schiffsmannschaft, der „als ein muthwilliger, aufrührerischer und nichtswürdig böser Bube befunden“, im Schiffergesellschaftshaus öffentlich ausgehängt werden mußte, „damit jeder Schiffer sich vor solchem Buben hüten und vorsehen könne“.¹⁵¹

Die Annäherung der Vereinigung der Bootsleute in Bremen an die Schiffergesellschaft beziehungsweise das „Haus Seefahrt“ muß demnach in diesen Gesamtprozeß eingeordnet werden. Seit 1653 besaß die Korporation der Bootsleute, zu deren Mitgliedern jetzt auch die Steuerleute gehörten, eine Ordnung, die vom Rat bestätigt wurde. Damit übernahm der Rat unmittelbar die Aufsicht über die Korporation.¹⁵² Die Vereinigung der Steuer- und Bootsleute konnte aber, ebenso wie die Schiffergesellschaft, wirtschaftliche Interessen ihrer Mitglieder durchsetzen. So enthielt die Ordnung der Korporation von 1653 ebenfalls einen Vergleich, den die Besatzungsmitglieder mit den Schiffen abschlossen. Darin wurde festgelegt, daß nur Steuer- und Bootsleute angeheuert werden durften, die das Bürgerrecht besaßen und in Bremen ihren Wohnsitz hatten.¹⁵³ Dieser Vergleich kam in einer für Bremen militärisch gefährlichen Situation zustande. Die Stadt wehrte sich gegen die Versuche Schwedens, Bremen seiner Herrschaft zu unterwerfen. Seit 1653 begannen Truppen des schwedischen Königreiches, Teile des städtischen Landgebietes zu besetzen und die Schifffahrt auf der Weser zu kontrollieren. Außerdem annektierte schwedisches Militär am 14. Juli des gleichen Jahres den Hafen von Vegesack.

Zugleich verstärkte sich seit einiger Zeit wiederum die Opposition gegen den Rat, an deren Spitze die Elterleute des gemeinen Kaufmanns standen. Der Bürgerkonvent und die Elterleute benutzten die Steuerbewilligung hierbei als Druckmittel gegen die städtische Obrigkeit. Die wesentlichen Klagen der Bürgeropposition richteten sich gegen die Finanzverwaltung, das Justizwesen und die Vetternwirtschaft im Rat.¹⁵⁴ Während dieser Ereignisse erreichten die Schiffer vom Rat erneut das Recht der bevorzugten Befrachtung ihrer Schiffe. Bereits in den Jahren 1587 und 1592 sicherte der Rat den Schiffen ein Vorrecht bei der Befrachtung zu. Im 17. Jahrhundert versuchten fremde

¹⁵⁰ Vgl. D. Kohl, Haus Seefahrt, S. 35; J. G. Kohl, Haus Seefahrt, S. 70.

¹⁵¹ Hasse, Schiffergesellschaft, S. 19 und 52.

¹⁵² Kohl, Haus Seefahrt, S. 37, Anm. 2.

¹⁵³ Ebenda, S. 37f.; Schwebel, Haus Seefahrt Bremen, S. 54f.

¹⁵⁴ Schwarzwälder, Geschichte der Freien Hansestadt Bremen, S. 352–357, 360.

Schiffer, besonders aus Emden, diese Anordnung zu umgehen. Sie erwarben das Bürgerrecht, ohne in Bremen zu wohnen. Die Schiffer Bremens setzten 1653 beim Rat durch, daß ihr Vorrecht bei der Befrachtung erneuert wurde. Außerdem verbot der Rat die Ausfertigung von Seebriefen für jene Schiffer, die nicht mit ihrer Familie in der Stadt wohnten. Das „Gildegeld“ mußten alle fremden Schiffe bezahlen, die den Hafen mit Fracht verließen. Ihre Vorrechte konnten die Schiffer auch gegen die Kaufmannschaft Bremens erfolgreich verteidigen. Eine Entscheidung des Rates, die auf Grund von Streitigkeiten zwischen den Kaufleuten und Schiffern Bremens gefällt wurde, bestätigte die Verfügungen von 1592 und 1653.¹⁵⁵

Ebenso konnten die Stralsunder Schiffer während der innerstädtischen Auseinandersetzungen in Stralsund zu Beginn des 17. Jahrhunderts beim Rat das Recht der bevorzugten Befrachtung ihrer Schiffe durchsetzen.¹⁵⁶ In Bremen waren die Schiffer und der Rat gegenüber den Steuer- und Bootsleuten zu Zugeständnissen bereit, zumal die Hilfe der Seeleute, die oftmals eine wichtige Rolle bei der militärischen Verteidigung der Städte spielten, in dieser Zeit unentbehrlich war.¹⁵⁷ Eine besondere Aufgabe übernahm das „Haus Seefahrt“ zu Beginn des 17. Jahrhunderts. Die Schifferkorporation beteiligte sich an der Finanzierung des Hafens von Vegesack und übernahm bis 1679 gleichzeitig die Verwaltung.¹⁵⁸

Die Schifferkorporation in Emden konzentrierte sich nach Einführung der Reformation in der Stadt auf die Armenfürsorge. Im Unterschied zu den Hansestädten entstand in dem Gemeinwesen an der Ems keine Schiffergesellschaft mit Verpflichtungen in bezug auf die städtische Hafen- und Schifffahrtsverwaltung. Zudem blieb die ehemalige Clemensbruderschaft keine berufsständische Korporation der Schiffer, der ebenfalls Vertreter des Schiffsvolkes angehören konnten. An die Stelle der Bootsleute traten Reeder und Kaufleute als Mitglieder der Vereinigung. Jedes Mitglied ließ von den Armenvorstehern einen Taler und mußte ihn gewinnbringend anlegen. Die Schaffer erhielten jährlich den Gewinn und versorgten damit die Armen der Korporation. Eine weitere Einnahmequelle für die Fürsorge der Schifferarmen war seit 1595 das Salzmessen. Die Schifferarmenkasse beauftragte vier Messer mit der Tätigkeit und erhielt dafür einen Teil der Gebühren. Die Schiffer leisteten jedoch den größten Beitrag zur Armenfürsorge. Das angesammelte Vermögen wurde als Darlehen zinstragend angelegt.¹⁵⁹

Für die Schifferkorporation bestand kein Beitrittszwang. Trotzdem stieg die Mitgliederzahl im 17. Jahrhundert auf 600. Zu der Vereinigung gehörten Adlige, der Rat, die

¹⁵⁵ D. Kohl, Haus Seefahrt, S. 38; Bernhard Hagedorn, Ostfrieslands Handel und Schifffahrt vom Ausgang des 16. Jahrhunderts bis zum westfälischen Frieden (1580–1648) (Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte, Hrsg. Dietrich Schäfer Bd. VI), Berlin 1912, S. 218ff.

¹⁵⁶ Vgl. Erstes Kapitel, 4.

¹⁵⁷ Vgl. Langer, Stralsund 1600–1630, S. 236; Vgl. Kresse, Seefahrer, S. 20; Zur Bedeutung des Schiffsvolkes bei militärischen Auseinandersetzungen auf See und an Land, vgl. Konrad Fritze; Günter Krause, Seekriege der Hanse, Berlin 1989, S. 76–86; Günter Krause, Untersuchungen zur hansischen Seekriegsgeschichte, Phil. Diss., Greifswald 1985, S. 5–9; Sven Ekdahl, „Schiffskinder“ im Kriegsdienst des Deutschen Ordens. Ein Überblick über die Werbungen von Seeleuten durch den Deutschen Orden von der Schlacht bei Tannenberg bis zum Brester Frieden (1410–1435), in: Kultur und Politik im Ostseeraum und im Norden 1350–1450 (Acta visbyensia IV), Visby 1971, S. 239–274.

¹⁵⁸ D. Kohl, Haus Seefahrt, S. 40f.

¹⁵⁹ Hagedorn, Emdener Seehandelsverkehr, S. 249f., 519.

vermögenden Kaufleute sowie alle Schiffer der Stadt. Die Verbindung zwischen der Obrigkeit und der „Schiffergilde“ manifestierte sich außerdem in einer neuen Ordnung, die der Rat für die Gilde ausarbeiten ließ.¹⁶⁰ Die Alterleute der Korporation setzten sich ebenfalls im Interesse ihrer Mitglieder ein. Im Verlauf des sich zuspitzenden Konfliktes zwischen der Stadt und dem Grafen Edzard beziehungsweise seinen beiden Söhnen^{160a} kam es im Jahre 1594 zu Streitigkeiten, die sich auf die Ausstellung von Seebriefen für die Schiffer Emdens bezogen. Ursprünglich erhielten die Schiffer der größeren Emdener Fahrzeuge sowohl vom Rat als auch von den gräflichen Beamten einen Seebrief. Die Ausstellung dieser Seebriefe stellte für die gräfliche Kanzlei eine zusätzliche Einnahmequelle dar. Die Beamten des Landesherrn behaupteten deshalb, daß sich der Rat Emdens mit der Ausstellung von Seepässen gräfliche Regalien aneignet. Daraufhin erging seit 1583 jährlich die Aufforderung an die Stadt, daß die Schiffer für ihre Fahrten über gräfliche Seepässe verfügen müßten. Der Rat bestand jedoch auf seinem Recht, allein allen Schiffern der Stadt Seepässe auszustellen.

1594 unternahm Graf Edzard den Versuch, seine Forderungen mit Hilfe seiner schwedischen und polnischen Verwandtschaft durchzusetzen. Herzog Karl von Södermanland schrieb an den Rat und unterstützte das Verlangen seines gräflichen Verwandten. Außerdem drohte er mit der Kassierung des Handelsvertrages von 1557, sofern die gräfliche Anordnung nicht erfüllt werden würde. König Sigismund III. von Polen erließ die Anordnung, daß ohne einen gräflichen Seepaß zukünftig kein Schiff Emdens Danzig oder einen anderen Hafen des polnisch-litauischen Reiches anlaufen durfte. Beide Schreiben ließ Graf Edzard dem Rat übergeben. Zugleich wiederholte er die Anordnung zum Erwerb gräflicher Pässe durch die Schiffer. Der Rat forderte die Schiffer auf, sich im Interesse der eigenen Sicherheit gräfliche Seebriefe ausstellen zu lassen. Die Bürgerschaft Emdens wertete die Aufforderung des Rates als erneuten Beweis für die Vermutung, „daß der Rat die Rechte der Stadt dem Grafen gegenüber preisgebe“.¹⁶¹

Im folgenden Frühjahr erhielten die Schiffer, deren Reiseziel Spanien war, die für dieses Jahr gültigen gräflichen Seepässe. Es handelte sich aber nicht um geschriebene Urkunden, sondern um Schriftstücke, deren Text auf Pergament gedruckt worden war. Sie enthielten den Zusatz, daß neben diesen Seebriefen keine anderen Gültigkeit besitzen. Deshalb richteten die Alterleute der Schiffer eine Beschwerde an den Rat. Dieser wandte sich an den Grafen mit einem Schreiben. Darin forderte er Seepässe in ihrer alten Form und verwies außerdem auf das Siegelrecht der Stadt. Der Antwortbrief des Grafen wurde nicht mehr an den Rat abgeschickt. Durch die Erhebung der Bürgerschaft Emdens, die sich vor allem auch gegen die Versuche des Grafen richtete, die Herrschaft über die Stadt zu stabilisieren, wurde der alte Rat gestürzt.¹⁶²

¹⁶⁰ Ebenda, S. 249.

^{160a} Zu den Selbständigkeitsbestrebungen der Emdener Bürger und den daraus erwachsenen Spannungen im Verhältnis zu den gräflichen Stadtherren vgl. Hermann de Buhr, Konjunktur und beginnender Niedergang einer Hafenstadt. Emden in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts, in: See- und Flußhäfen vom Hochmittelalter bis zur Industrialisierung, Hrsg. Heinz Stoob (Städteforschung A/24), S. 169ff.

¹⁶¹ Hagedorn, Ostfrieslands Handel und Schifffahrt, S. 271 ff.

¹⁶² Ebenda, S. 273–276.

Während der innerstädtischen Auseinandersetzungen und in der folgenden Zeit nahmen die Schiffer der Stadt eine sehr unterschiedliche Haltung zum neuen Rat und zu den Stadtherren, den ostfriesischen Grafen, ein. Mit der Anlehnung Emdens an die Generalstaaten verlor das Gemeinwesen seine vormalige Neutralität und damit eine Hauptvoraussetzung für den wirtschaftlichen Aufschwung im 16. Jahrhundert. Emden wurde nunmehr, auf Grund seiner vielfältigen Beziehungen zu den kriegführenden Seiten, in die politischen und militärischen Konflikte zwischen den Generalstaaten und Spanien stärker hineingezogen. Daraus ergaben sich oftmals sehr große Belastungen für den Handel der Stadt, insbesondere für den Seehandel. Hinzu kam, daß die Niederlande den Schiffen und Waren ihres neuen Bündnispartners keinen Schutz gewährten. Dadurch konnten die Generalstaaten wirksam gegen den wirtschaftlichen Konkurrenten Emden vorgehen, den sie bereits vorher mit Hilfe von Handelssperren zu bekämpfen versucht hatten. In dieser Situation bemühten sich die Schiffer der Stadt, den Spanienhandel aufrechtzuerhalten.¹⁶³

Bereits zu Beginn der innerstädtischen Auseinandersetzungen wurde die differenzierte Einstellung der Schiffer gegenüber der Bürgeropposition beziehungsweise dem neuen Rat und dem Grafen Edzard deutlich. Nach der Erhebung der Bürgerschaft verweigerte der Graf den Schiffen die Seepässe. Dieses Druckmittel benutzte er auch in späterer Zeit.¹⁶⁴ Die Schiffer wollten aber ohne diese Seebriefe nicht nach Spanien auslaufen, da nur die gräflichen Seebriefe im spanischen Königreich anerkannt wurden. Die Schiffer befürchteten deshalb, für Verbündete der Niederländer gehalten zu werden, sofern sie ohne diese Pässe Häfen der iberischen Halbinsel anliefen. Der Vertrag von Delfzijl, mit dem 1595 vorerst die Streitigkeiten zwischen der Stadt und dem Grafen beigelegt wurden, enthält auch Bestimmungen über die Ausstellung von Seebriefen. Der Artikel 8 legte fest, daß die Schiffer ihre Seebriefe, die mit dem Stadtsiegel versehen waren, von Bürgermeister und Rat Emdens erhielten. Darüber hinaus hatten sie aber das Recht, gräfliche Seebriefe anzunehmen.¹⁶⁵ Der neue Rat war also gezwungen, auf die Forderung der Schiffer einzugehen, obgleich der Streit um die Seebriefe zum Ausbruch der Auseinandersetzungen beigetragen hatte.¹⁶⁶

Am Ausgang des 16. Jahrhunderts verschärften verschiedene Ereignisse den sich allmählich vollziehenden wirtschaftlichen Niedergang Emdens. In den Jahren 1595 bis 1597 wurde die Stadt von einer allgemeinen Teuerung erfaßt. Außerdem sperrte Danzig die Ausfuhr von Korn. Daher fanden Schiffer, Bootsleute und Träger nur noch wenig Beschäftigung. Darüber hinaus befand sich Emden weiterhin in ständigem Konflikt mit den Verbündeten Spaniens und den Grafen von Ostfriesland. Damit verbunden war ein Rückgang von Schifffahrt und Handel. Somit verschlechterte sich die Stimmung unter der Bevölkerung der Stadt, auch unter den Seeleuten.¹⁶⁷ Darüber hinaus

¹⁶³ de Buhr, *Konjunktur und beginnender Niedergang*, S. 162–168, 172; Hagedorn, *Ostfrieslands Handel und Schifffahrt*, S. 283f., 308f., 311, 321–333, 368–381, 403–433.

¹⁶⁴ Hagedorn, *Ostfrieslands Handel und Schifffahrt*, S. 306f., 311.

¹⁶⁵ Ebenda, S. 282f.

¹⁶⁶ Ebenda, S. 282.

¹⁶⁷ de Buhr, *Konjunktur und beginnender Niedergang*, S. 167f., 172; Hagedorn, *Ostfrieslands Handel und Schifffahrt*, S. 288f.

erwirkte Graf Enno 1597 vom Herzog von Schleswig-Holstein, seinem künftigen Schwager, ein Mandat, wonach Emdern Handel und Schiffahrt im Herrschaftsbereich des Herzogs untersagt wurden. Dieses Mandat konnte nicht ohne Einfluß auf die Schiffahrt der Stadt bleiben, zumal die Schiffe Emdens oftmals den Hafen von Husum anliefen.¹⁶⁸

Im März 1598 kam es in Emden zu Unruhen unter den Seeleuten. Der Anlaß war eine vom Rat erlassene Seeordinanz, die sich wahrscheinlich gegen die „Führung der Bootsleute richtete.“¹⁶⁹ Die oppositionelle Haltung der Schiffer und der anderen Seeleute gegenüber dem Rat verstärkte sich in den folgenden Jahren. Die Sicherheit der Schiffahrt wurde ihrer Meinung nach nur durch den Grafen gewährleistet.¹⁷⁰ Als sich der Rat an die Generalstaaten um militärischen Unterstützung gegen den Grafen Enno wandte, verwehrt am 15. April 1599 besonders die Schiffer und Bootsleute den Soldaten den Einmarsch in die Stadt. Sie wollten damit verhindern, daß Emden von Spanien als Feind angesehen und die Schiffahrt noch stärker geschädigt wurde. Zugleich erzwangen die Seeleute gemeinsam mit der übrigen Bürgerschaft die Wahl eines weiteren Bürgerausschusses sowie die Einsetzung neuer Militärbefehlshaber für die Stadtsoldaten und die Bürgerschaft. Diese Befehlshaber waren zumeist Schiffer. Außerdem mußten die Soldaten der Vereinigten Niederlande unter dem Druck der Bevölkerung Emdens kurze Zeit später abziehen.¹⁷¹

Beim Ausbruch eines erneuten Streites zwischen Emden und dem Grafen Enno um die Herrschaft über die Stadt spaltete sich die Bürgerschaft in zwei Gruppierungen. Die Aufrechterhaltung der städtischen Autonomie war mit erheblichen finanziellen Belastungen, unter anderem für den Unterhalt von Söldnern, verbunden. Zudem beeinflusste der Konflikt die wirtschaftlichen Verhältnisse der Stadt, insbesondere den Handel, negativ. Daher bemühten sich die gemäßigten Kräfte im Rat, dem 40er-Ausschuß und der Bürgerschaft um einen Ausgleich mit dem Grafen. Dagegen traten die radikalen Kräfte im Konsistorium, dem Kriegsrat und unter den Handwerkern auf. Sie setzten sich gegen die gemäßigten Teile der Einwohnerschaft, denen auch die Mehrheit der Schiffer und Bootsleute angehörten, durch. Außerdem wehrten sie mit Unterstützung der Generalstaaten die Versuche des Grafen ab, durch Steuern und militärische Aktionen seine Herrschaft über die Stadt zu erneuern.¹⁷²

Infolge der Auseinandersetzungen zwischen der Stadt und dem Grafen wurden auch die Schiffer und Bootsleute selbst schwer geschädigt. So erhielten im Jahre 1607 jene Schiffer Emdens, die nach Spanien segelten, keine gültigen gräflichen Pässe. Diese Seepässe bestätigten ebenfalls nicht die völlige Neutralität der Stadt. Daher wurden die Schiffe und die Waren in Spanien beschlagnahmt. Die spanische Krone verurteilte die Besatzungsmitglieder zu Galeerenstrafen. Erst durch die Vermittlungsschreiben des englischen Königs und des Erzherzogs Albrecht, des Regenten der spanischen Nieder-

¹⁶⁸ Hagedorn, Ostfrieslands Handel und Schiffahrt, S. 294; Adolf Jürgens, Zur schleswig-holsteinischen Handelsgeschichte des 16. und 17. Jahrhunderts (Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte, Hrsg. Dietrich Schäfer, Bd. VIII), Berlin 1914, S. 212–215.

¹⁶⁹ Hagedorn, Ostfrieslands Handel und Schiffahrt, S. 294.

¹⁷⁰ Ebenda, S. 311.

¹⁷¹ Ebenda, S. 312–316.

¹⁷² Ebenda, S. 381–403, besonders S. 384; Deutsche Geschichte in zwölf Bänden, Bd. 3, S. 272.

lande, an die Krone Spaniens wurden die Schiffe sowie die Seeleute befreit. Diese Schriftstücke enthielten die Bitte um Anerkennung der Neutralität der Einwohner Emdens durch die spanische Krone.¹⁷³ Beide Empfehlungsschreiben wurden durch den Beauftragten des Grafen beziehungsweise der Stadt, Georg von Stade, an den Hof von Madrid gebracht.¹⁷⁴

Obleich der Graf an der Beschlagnahme der Schiffe sowie der Inhaftierung der Seeleute mitschuldig war, maßen die Schiffer ihrem Rat den größten Teil der Schuld zu. Der Magistrat hatte die Schiffe auslaufen lassen, ohne sich vorher zu vergewissern, ob die Neutralität der Stadt auf Grund des Schreibens des englischen Königs in Spanien anerkannt wurde. Deshalb lud die Schiffergilde den Grafen Enno im Dezember 1608 wie gewöhnlich zum Schiffergildfest ein.¹⁷⁵ Damit verstießen die Alterleute und Schaffer aber gegen den Verbundbrief der Stadt vom Mai 1607. Darin wurde festgeschrieben, daß die Einwohner Emdens „bei den alten Verträgen festhalten, sich in keine neuen Verhandlungen einlassen und den Grafen Enno nicht mehr für ihren Herrn erkennen wollen, bevor er nicht allen Schaden ersetzt haben würde“.¹⁷⁶ Die Schiffer sahen somit in der Politik des Rates weiterhin eine Gefahr für ihre Existenz und soziale Stellung.

Der allmähliche Niedergang der Wirtschaft Emdens, von dem auch die Schifffahrt betroffen war, bewirkte eine zunehmende Abwanderung der Schiffer. Sie versuchten in anderen Städten unter günstigeren Bedingungen Schifffahrt zu treiben. Gegen die Abwanderung nicht nur der Schiffer trat die Obrigkeit entschieden auf. Jedoch hatten Maßnahmen wie ein bedeutend höheres Abzugsgeld nicht den gewünschten Erfolg. Außerdem wurden Schiffer, die sich vom Grafen Seebriefe ausstellen ließen, aus der Stadt verwiesen. Darüber hinaus verringerte sich die berufliche und soziale Stellung der Schiffer im Verhältnis zur Kaufmannschaft. Diese Entwicklung setzte in den neunziger Jahren des 16. Jahrhunderts ein und wurde durch die städtische Obrigkeit gefördert.¹⁷⁷

Neben den bisher genannten Korporationen, über deren Geschichte verhältnismäßig genaue Informationen vorliegen, entwickelten sich in anderen Städten ebenfalls Schiffervereinigungen. Dazu gehören unter anderem Gemeinwesen des dänischen Herrschaftsbereiches wie Apenrade, Arnis, Burg/Fehmarn, Flensburg, Hadersleben, Husum, Kappeln und Sonderburg. Des weiteren existierte in der Nähe von Hamburg, in der ehemaligen Hansestadt Stade, eine Korporation von Kaufleuten und Schiffern.¹⁷⁸ Wie bereits erwähnt, bestand darüber hinaus in Kopenhagen ein „Skipperlav“, dessen Gründung aber erst 1634 erfolgte.¹⁷⁹ Für Flensburg, aber auch für andere der genannten Städte, ist bis in das 16. Jahrhundert keine organisatorische Trennung von Schiffern und

¹⁷³ Hagedorn, Ostfrieslands Handel und Schifffahrt, S. 443–450.

¹⁷⁴ Ebenda, S. 449.

¹⁷⁵ Ebenda, S. 452.

¹⁷⁶ Ebenda, S. 448.

¹⁷⁷ de Buhr, Konjunktur und beginnender Niedergang, S. 172f.; Hagedorn, Ostfrieslands Handel und Schifffahrt, S. 491 und 497.

¹⁷⁸ Gerhard Kraack, Aus der Geschichte des Flensburger Schiffergelags, in: Das Flensburger Schiffergelag in Vergangenheit und Gegenwart (Kleine Reihe der Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte, H. 3), Flensburg 1979, S. 9; Werner Müller, Die Kaufleute- und Schifferbrüderschaft zu Stade, Stade 1978.

¹⁷⁹ Kraack, Flensburger Schiffergelag, S. 9.

Kaufleuten in besonderen Korporationen festzustellen. Vielmehr bestanden hier ebenfalls religiöse Bruderschaften, deren Aufgaben beziehungsweise Zielstellung sich nicht von jenen anderer Gemeinschaften der Kaufleute und Schiffer unterschieden.¹⁸⁰

Die Ursache für die relativ späte Herausbildung von eigenständischen Schiffervereinigungen in solchen Gemeinwesen ist der geringe Stellenwert, den die Schifffahrt hier bis in das 16. Jahrhundert besaß. Im Gegensatz zu den großen Hansestädten verfügten Flensburg und andere bis dahin kaum über eine nennenswerte Handelsflotte und somit nur über eine sehr geringe Zahl von Schiffen. Erst mit dem Niedergang der Hanse und dem Aufstieg der zentralisierten Staaten Nord- und Nordwesteuropas eröffneten sich für die kleineren Gemeinwesen Möglichkeiten, den eigenen Schiffs- und Warenverkehr zu intensivieren.¹⁸¹ Damit verbunden war eine wachsende soziale und berufliche Differenzierung unter den Kaufleuten und Schiffen sowie ein zahlenmäßiges Anwachsen der Berufsgruppen, die vor allem mit der Seefahrt verbunden waren – der Schiffer und Seeleute.¹⁸² Auf der Grundlage dieser Entwicklung gewannen die Schiffer in den gemeinsamen Korporationen der Kaufleute und Schiffer an Gewicht, wobei sich wohl anfänglich Gruppierungen der Schiffer in den Vereinigungen herausbildeten und später auch organisatorisch von den Kaufleuten trennten, wie das in Flensburg der Fall war.¹⁸³

Hier entstand zwischen 1578 und 1581 das Schiffergelag. Erstmals wurde die Korporation am fünften März 1581 in den Quellen erwähnt. Hierbei handelt es sich um einen Vertrag, der zwischen den Vorstehern des Heilgeisthospitals und den Vertretern der „gemeinen Schipper“ von Flensburg abgeschlossen wurde. Die Vorsteher des Hospitals gestatteten den Schiffen der Stadt, Sand für Ballastfahrten vom großen Sandberg von St. Jürgen auf ihre Schiffe zu bringen. Zu diesem Zweck erhielten die Schiffer die Möglichkeit, eine Brücke nördlich des Lautrupsbaches zu errichten. Der Sandberg gehörte, wie das Ostufer des Hafens, zum Besitz des Heilgeisthospitals. Als Gegenleistung erklärten die Angehörigen der Schifferkorporation ihre Bereitschaft, von jedem Fahrzeug, das unter der Flagge der Stadt fuhr und dessen Schiffer Mitglied des Gelags war, einen einmaligen Betrag von 12 Schillingen lübisch zu erheben. Das Geld sollte das Hospital erhalten. Fremde Schiffer waren verpflichtet, Ballast an der Brücke, welche das Schiffergelag hatte errichten lassen, zu laden. Die Gebühr, die man dafür von den auswärtigen Fahrzeugen einzog, erhielten das Hospital und das Gelag der Schiffer zu gleichen Teilen.¹⁸⁴

Unter dem Einfluß der komplizierter werdenden Verhältnisse in der Schifffahrt bezog die städtische Obrigkeit das Gelag beziehungsweise die Alterleute in die städtische Verwaltungstätigkeit ein. In der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts bildeten Vertreter der Schiffer und Kaufleute ein Schiedsgericht, dessen Aufgaben die Schlichtung von Streitigkeiten

¹⁸⁰ Ebenda, S. 11ff.

¹⁸¹ Ebenda, S. 13; Vgl. Helge Gamrath, *Hafenbauten und Hafenbetrieb in den Städten König Christians IV. von Dänemark*, in: *See- und Flusshäfen vom Hochmittelalter bis zur Industrialisierung*, Hrsg. Heinz Stoob (Städteforschung A/24), S. 176; Tiedemann, *Schifffahrt des Herzogtums Bremen*, S. 16–17.

¹⁸² Vgl. Erstes Kapitel.

¹⁸³ Vgl. Kraack, *Flensburger Schiffergelag*, S. 13f.

¹⁸⁴ Ebenda, S. 15–18.

zwischen Schiffern einerseits und Kaufleuten andererseits waren. Auch in diesem Falle besaß das Gremium keine administrativen Befugnisse. Vielmehr sollte es den Rat auf dem Gebiet der Rechtsprechung unterstützen. Die letzte Entscheidung über Streitigkeiten zwischen Kaufleuten und Schiffern blieb den städtischen Gerichten vorbehalten.¹⁸⁵ Das angewandte Rechtszugverfahren unterschied sich also nicht von dem in anderen Städten.

Zu Beginn des 17. Jahrhunderts übernahmen in erster Linie die Alterleute des Schiffergelags die Aufgaben eines Gremiums von Sachverständigen. Zu diesem Zweck ordnete der Rat von Flensburg an, daß die Zahl der Alterleute in der Schiffergesellschaft von zwei auf vier erhöht werden sollte. Den Alterleuten wurden vier Kaufleute beigegeben. Sie sollten den Vorstand der Schifferkorporation bei der Entscheidung in seerechtlichen Angelegenheiten unterstützen.¹⁸⁶ Die Vorbilder für diese Entwicklung waren offensichtlich die Schiffergesellschaften der Hansestädte sowie die Bestimmungen der Seerechtskodifikation von 1591/1614, wonach den Schiffergesellschaften beziehungsweise ihren Vorständen konkrete Aufgaben im Rahmen der Hafen- und Schifffahrtsverwaltung zugewiesen worden waren. Dazu gehörte ebenfalls die Schlichtung von Streitigkeiten. Die Teilnahme von Kaufleuten an diesen Schiedsgerichten stellt eine spezifische Ausprägung dar. Sie ergab sich vermutlich aus dem Zusammenschluß von Schiffern und Kaufleuten in gemeinsamen Korporationen, wie er bis in das 16. Jahrhundert zu beobachten ist.

Derartige Gremien unterschieden sich jedoch nicht grundsätzlich von jenen in den Hansestädten. Ein weiterer Hinweis auf die Tatsache, daß die Vorbilder in den Schiffergesellschaften norddeutscher Städte zu suchen sind, ist die Erhöhung der Zahl der Alterleute von zwei auf vier und die gestiegene Verantwortung, welche die Schifferaltermänner im Vergleich zu den Kaufleuten wahrzunehmen hatten.¹⁸⁷ Darüber hinaus fällt die Entwicklung der Flensburger Schifferkorporation zu einer Einrichtung des Rates in die Regierungszeit Christians IV. Seine Politik war eng mit dem Bemühen verbunden, die politische und ökonomische Macht des Königreiches Dänemark vor allem gegen das aufstrebende Schweden zu behaupten. Zu seinen Aktivitäten, die die Wirtschaft des Reiches stärken sollten, zählten ebenso der Aufbau einer leistungsfähigen Flotte sowie die Gründung und Förderung von Städten, insbesondere von Hafenstädten.¹⁸⁸

Unter dem Einfluß der Zentralgewalt, die die Staatlichkeit Dänemarks zu modernisieren versuchte, sowie auf Grund der Entwicklung von Handel und Schifffahrt war ebenfalls die städtische Obrigkeit Flensburgs bemüht, den neuen Anforderungen, die an die Verwaltung gestellt wurden, gerecht zu werden. Das betraf auch die Aufsicht über den Hafen und den Schifffahrtsbetrieb. Hierbei konnte der Rat auf vorhandene Korpo-

¹⁸⁵ Ebenda, S. 15ff.

¹⁸⁶ Ebenda, S. 17. In Husum setzte sich das Schiedsgericht für Seerechtsstreitigkeiten ebenfalls aus vier Vertretern des dortigen Schiffergelages und vier Kaufleuten zusammen.

¹⁸⁷ Der Rat von Flensburg hatte sich im 16. Jahrhundert bereits mehrfach an die Schiffergesellschaften in Hamburg und Lübeck gewandt und um Auskunft in Seerechtsangelegenheiten gebeten. Vgl. Kraack, Flensburger Schiffergelag, S. 15, 17ff.

¹⁸⁸ Gamrath, Hafenbauten und Hafenbetrieb, S. 175–190. Mit einiger Sicherheit ist anzunehmen, daß das Schiffergelag in Kopenhagen ebenfalls im Zuge der Reformbestrebungen Christians IV. geschaffen wurde.

rationen wie das Schiffergelag zurückgreifen und die Erfahrungen anderer Gemeinwesen für sich nutzen. In diesem Zusammenhang war die Übertragung von Aufgaben an die Schiffervereinigung sowie ihre Alterleute verbunden mit einer stärkeren Kontrolle des Schiffergelags durch den Rat. Vermutlich im Jahre 1603, mit Fertigstellung der Neuen Kompanie, des Versammlungsgebäudes der Korporationen der Kaufleute und Schiffer, erhielt das Schiffergelag eine Ordnung durch den Rat. Dieser übertrug gleichzeitig der Schiffergemeinschaft oder ihrem Vorstand verschiedene Aufgaben im Hinblick auf die Hafenverwaltung. Neben der Tätigkeit im Schiedsgericht waren die Alterleute verpflichtet, eine Liste jener Schiffe zu führen, die im Flensburger Hafen überwinterten und hierfür Pfahlgeld zahlen mußten.¹⁸⁹ Die Alterleute wurden durch die städtische Obrigkeit bestimmt oder zumindest in ihrem Amt, das sie bis zu ihrem Lebensende ausübten, bestätigt.¹⁹⁰ Dadurch konnte der Rat Flensburgs die Aufsicht über die Korporation und ihren Vorstand sicherstellen.

Die Wirksamkeit des Schiffergelags als berufsständische Vertretung unter der Kontrolle der städtischen Obrigkeit ist bereits für das ausgehende 16. Jahrhundert nachweisbar. So verbot im Jahre 1581 der Rat allen Schiffern der Stadt die Ausfuhr von Gütern oder den Personentransport in Richtung Norwegen ohne vorherige Erlaubnis. Zwei Jahre später verweigerten einige Schiffer den Eintritt in das Gelag. Daraufhin wandten sich die Mitglieder der Korporation an den Rat mit der Bitte, diese Schiffsführer zum Eintritt in die Vereinigung zu verpflichten. Des weiteren griff der Rat in Streitigkeiten zwischen Gelagsmitgliedern ein.¹⁹¹ Dieser Kontrolle der Schiffer beziehungsweise ihrer berufsständischen Vertretung stand die Förderung der Berufsgruppe seitens der Obrigkeit gegenüber. So war es der Korporation gestattet, eine eigene Schifferfahne bei Begräbnissen von Mitgliedern des Gelags zu benutzen. Dieses Recht wurde anderen Vereinigungen nicht zugestanden.¹⁹² Außerdem verfügte das Schiffergelag, anfangs mit der Kaufmannskompanie gemeinsam, über ein Gesellschaftshaus. Das Versammlungsgebäude beider Korporationen war seit 1579 die Neue Pforte „am nördlichen Ausgang der alten Stadtmauer in Höhe der heutigen Neuen Straße“.¹⁹³ Hier fanden auch die Verhandlungen vor dem Schiedsgericht der Schiffer und Kaufleute statt.¹⁹⁴

In den Jahren 1602 bis 1604 ließen der Rat und die Bürgervertreter, die Vierundzwanziger, in der Nähe der Anlegebrücken ein neues Tor errichten, in dem man die städtische Waage einrichtete. Dieser Bau mit dem Namen Neue Kompanie wurde zum Gesellschaftshaus der Kaufleute und Schiffer. Später schieden die Kaufleute aus dem Seegericht sowie als korporative Nutzer des Gebäudes aus. Die zweimalige Besetzung der Stadt während des Dreißigjährigen Krieges sowie die Krise der städtischen Wirtschaft zu Beginn des 17. Jahrhunderts verursachten aller Wahrscheinlichkeit nach den Niedergang des Flensburger Handels und damit die Auflösung der Kaufmannsvereinigung.¹⁹⁵

¹⁸⁹ Kraack, Flensburger Schiffergelag, S. 19.

¹⁹⁰ Ebenda.

¹⁹¹ Ebenda.

¹⁹² Ebenda.

¹⁹³ Ebenda, S. 21.

¹⁹⁴ Ebenda.

¹⁹⁵ Ebenda, S. 17, 22–25.

Das Versammlungsgebäude des Schiffergelags und seine Nutzung widerspiegeln den Stellenwert, den die Schifffahrt für Flensburg in dieser Zeit besaß, sowie den sozialen Rang der Schiffer in der Stadt. Der Waagemeister war nicht allein für die Waage verantwortlich, die sich in der Neuen Kompanie befand. Als Brückenmeister führte er zugleich die Aufsicht über die Schiffsanlegestellen an der Brücke und erhob die Brückengelder. Darüber hinaus betrieb er im Gelagshaus eine Schankwirtschaft. Der große Saal der Neuen Kompanie wurde als Festraum lange Zeit nur von dem Rathausaal übertroffen. Die Räumlichkeiten des Baues dienten zudem Geschäftsabschlüssen, insbesondere dem Kauf und Verkauf von Waren und Seefahrzeugen.¹⁹⁶ Das Versammlungsgebäude war somit ein Ort wichtiger wirtschaftlicher und Verwaltungsentscheidungen, von dem aus zugleich der Warenumschat im Hafen kontrolliert werden konnte.

Am 25. Februar 1654 erhielt das Schiffergelag eine neue Ordnung, die durch Bürgermeister und Rat bestätigt worden war. Damit wurde die Wirksamkeit der Korporation rechtlich auf eine vereinheitlichte Grundlage gestellt.¹⁹⁷ Der Inhalt der Ordnung betraf die geselligen Zusammenkünfte der Korporationsmitglieder, das Totentragen, die soziale Fürsorge für verarmte Seeleute und Schiffbrüchige sowie die Aufgaben, welche die Schiffergesellschaft im Rahmen der städtischen Hafen- und Schifffahrtsverwaltung erfüllte.¹⁹⁸

An der Spitze der Schiffergesellschaft standen vier Alterleute und zwei Schaffer. Die Altermänner, die bereits als Schaffer im Dienste der Korporation tätig gewesen sein mußten, wurden vom Rat ernannt. Zu ihren Aufgaben gehörten die Aufsicht über die Einhaltung der statuarischen Bestimmungen, nicht zuletzt im Auftrag der Obrigkeit. Als städtische Beauftragte bildeten sie auch weiterhin das Seegericht der Stadt. Des weiteren hatten sie, gemeinsam mit dem Waage- und Brückenmeister, für die Einziehung des Pfahlgeldes zu sorgen. Darüber hinaus waren die Alterleute verpflichtet, als Gutachter neuerbaute Schiffe zu taxieren.¹⁹⁹

Die Schaffer waren hauptsächlich für die Ausrichtung der Gelagsfeste verantwortlich. Außerdem führte der sogenannte Oberschaffer die Aufsicht über das Eigentum der Korporation, einschließlich der bereits erwähnten Ballastbrücke.²⁰⁰ Nach der Zeit der Winterlage waren die Schaffer verpflichtet, die Ballastbrücke auf ihren Zustand zu überprüfen. An eventuell notwendigen Reparaturen sollten sich sowohl die einheimischen Schiffer als auch die Mitreeder finanziell beteiligen. Die Vorsteher des Hospitals St. Spiritus mußten *den Schiffern und Rhedern mit einem guten eichenen Baum zu Hülfe kommen, wie solches von alters her gewesen und die Hospitalsherren solches in der alten Schrae versprochen haben.*²⁰¹

¹⁹⁶ Ebenda, S. 25f.

¹⁹⁷ Ebenda, S. 26ff.

¹⁹⁸ Ebenda, S. 30. Vgl. auch den Abdruck der Ordnung von 1654 in: Das Flensburger Schiffergelag in Vergangenheit und Gegenwart, Anhang: 1. Die Schrage von 1654, S. 105–110. Der Rat behielt sich auch in diesem Falle die Änderung und Ergänzung der statuarischen Bestimmungen vor. Ebenda, S. 110.

¹⁹⁹ Kraack, Flensburger Schiffergelag, S. 29, 35. Zu den Aufgaben des Seegerichts im 18. und 19. Jahrhundert vgl. ebenda, S. 35.

²⁰⁰ Ebenda, S. 30.

²⁰¹ Ebenda, S. 37.

Die Schiffergesellschaft hatte vom Rat das ausschließliche Recht erhalten, die Schiffe im Hafen mit Ballastsand zu beladen. Hierfür erhielt die Korporation von jedem Schiff eine bestimmte Gebühr, das Ballastgeld.²⁰² Für die Pacht des Sandberges von St. Jürgen entrichtete das Gelag an das Hospital zum Heiligen Geist jährlich einen Betrag von 12 Mark lübisch. Für den Transport des Sandes zu den Schiffen erwarb die Korporation mehrere Karren. Diese Tätigkeit wurde durch Arbeitskräfte bewerkstelligt.²⁰³ Einheimischen und fremden Schiffern war das Be- und Entladen des Ballastsandes nur an der Ballastbrücke beziehungsweise östlich davon gestattet. Gegen die Zuwiderhandlung, zum Beispiel das Versenken des Sandes im Fahrwasser, wurden allen Schiffern Strafen angedroht. Das Schiffergelag achtete sehr genau auf die Einhaltung dieser Bestimmungen. Trotzdem enthalten die Quellen Nachrichten über eine Reihe von Verstößen.²⁰⁴

Ein weiteres Recht, welches die Schiffervereinigung vom Rat erhalten hatte, bezog sich auf die Reparatur von Fahrzeugen. Hierfür erwarb die Korporation Pechgrapen und sogenannte Flotten (Prahme). Diese und andere Gegenstände, welche für die Instandsetzung der Schiffe notwendig waren, ließ das Schiffergelag gegen Gebühren aus. Zudem unterhielt die Schiffergesellschaft einen Flotthafen für die Unterbringung der Flotten sowie von Gerätschaften. Hier befand sich auch „das Pechhaus des Schiffergelags, in dem Pechgrapen und -kellen, Kratzeisen, Teerquaste und Teeröfen, Hanf und Werg zum Kalfatern aufbewahrt wurden.“²⁰⁵ In der Nähe des Flotthafens konnten die Schiffsrümpfe an Land repariert werden.²⁰⁶

Somit verband sich die Aufsicht über die Korporation und ihre Einbeziehung in die städtische Verwaltung mit der Durchsetzung und Wahrung beruflicher Interessen der Gelagsmitglieder durch die städtische Obrigkeit. Die Verpflichtung aller Flensburger Schiffer, der Gesellschaft beizutreten, sollte eine wirksame Kontrolle dieser Berufsgruppe gewährleisten. Sofern ein Schiffer dieser Forderung nicht nachkam, erhielt er keinen Seepaß. Das bedeutete, daß er für alle Schäden auf See und in fremden Ländern ohne Einschränkung verantwortlich war und für die Schäden oder Verluste selbst aufkommen mußte.²⁰⁷

Der Zwang zur Mitgliedschaft beinhaltete jedoch andererseits den Schutz in der Gemeinschaft und die materielle Absicherung in Notlagen.²⁰⁸ Darüber hinaus sollten die Flensburger Schiffer vor der Konkurrenz jener Schiffsführer aus St. Jürgen geschützt werden, die man als Fremde ansah. Ihnen war der Beitritt zur Korporation untersagt. Damit erhielten sie vom Rat auch keine Seepässe und mußten auf ihren Fahrten das volle Risiko des Verlustes von Schiff und Transportgütern allein tragen.²⁰⁹ Infolge der

²⁰² Ebenda, S. 35ff. Zu Beginn zahlten Flensburger Schiffer 8 Pfennige pro Last, fremde Schiffer 2 Schillinge lübisch je Last.

²⁰³ Ebenda, S. 18, 37.

²⁰⁴ Ebenda, S. 37f.

²⁰⁵ Ebenda, S. 39. Die Berechtigung, Gerätschaften und Vorrichtungen, die der Reparatur von Fahrzeugen dienen, anzukaufen und gegen eine Gebühr auszuleihen, erwarb das Schiffergelag vermutlich erst nach 1654. In diesem Zusammenhang gelang es der Korporation wohl auch, den Besitz der Flotten in Flensburg zu monopolisieren.

²⁰⁶ Ebenda, S. 38.

²⁰⁷ Ebenda, S. 28.

²⁰⁸ Vgl. ebenda, S. 33f.

²⁰⁹ Ebenda, S. 28.

militärischen Ereignisse, in die Flensburg und seine Bevölkerung während des 17. Jahrhunderts hineingezogen wurden, vollzog sich der wirtschaftliche Niedergang des Gemeinwesens. Damit verbunden war die deutliche Verringerung seiner Handelsflotte. Im Jahre 1679 gehörten dem Gelag nur noch zehn Mitglieder an. Der Korporation stand zudem nur ein Altermann vor. Eine allmähliche Besserung der ökonomischen Situation trat erst in den achtziger und neunziger Jahren des Jahrhunderts ein. Der Nordische Krieg unterbrach diese Entwicklung erneut. Erst im 18. Jahrhundert konnten sich das Gemeinwesen sowie das Schiffergelag von den Folgen der Kriege erholen.²¹⁰

Für Stade ist die Herausbildung einer Korporation der Schiffer ebenfalls erst zu einem sehr späten Zeitpunkt nachweisbar, obgleich die Stadt der Gemeinschaft der Hanse angehörte. Im Jahre 1556 entstand die Kaufleute- und Schifferbruderschaft, deren vorrangige Aufgabe die soziale Fürsorge für Seeleute und Bedienstete der Kaufmannschaft, die in Not gerieten, war.²¹¹ Stade verfügte bis in das 17. Jahrhundert über keine nennenswerte Handelsflotte. Demnach war die Zahl der Schiffer in der Korporation sehr gering. Die Schiffer selbst waren vor allem Fluß- oder Fährschiffer. Nicht nachweisbar ist außerdem die Wirksamkeit der Vereinigung im Bereich der Hafen- und Schifffahrtsverwaltung der Stadt. Für die Unterstützung notleidender Seeleute und Handlungsdienner erhielt die Korporation von der Obrigkeit verschiedene Gerechtigkeiten. Damit war es den Mitgliedern möglich, die finanziellen Mittel für die soziale Fürsorge zu vergrößern.²¹² Zu den Aufgaben der Bruderschaft zählte ebenfalls die Pflege der Geselligkeit.²¹³

Für die Entwicklung der Schifferkorporationen während des 16. und 17. Jahrhunderts ist kennzeichnend, daß sie zumeist wichtige Funktionen im städtischen Seeverkehr übernahmen. Dazu zählten die Schlichtung von Streitfällen zwischen Schiffen, Kaufleuten und Angehörigen des Schiffsvolkes sowie die Schiffswacht. Die Schiffergesellschaften beziehungsweise ihre Alterleute beeinflussten als Gremien von Sachverständigen die Entscheidungen der Obrigkeit und der städtischen Behörden in seerechtlichen Fragen.

Die Armenfürsorge erhielt gegenüber dem 15. Jahrhundert eine größere Bedeutung. Die Schiffergesellschaften leisteten, wie in Bremen, Hamburg, Lübeck und Stralsund, einen wesentlichen Beitrag für die städtische Armenfürsorge. Die Schiffervereinigungen vertraten auch die beruflichen Interessen ihrer Mitglieder. So traten in Lübeck, Stralsund und Rostock die Schiffer beziehungsweise die Schiffergesellschaften gegen die Beeinträchtigung von Privilegien ihrer Mitglieder auf. Die Interessenvertretung umfaßte zugleich die Einrichtung von Sklavenkassen, um die berufliche und soziale Existenz der Korporationsangehörigen zu sichern.

²¹⁰ Ebenda, S. 39.

²¹¹ Müller, Kaufleute- und Schifferbruderschaft, S. 1f.

²¹² So erhielt die Bruderschaft Zuwendungen aus dem Kornhandel der Stadt und dem Brunshäuser Ruderzoll. Des weiteren hatte die Korporation das Recht, in Gastwirtschaften und anderen öffentlichen Einrichtungen Armenbüchsen aufzustellen. Ebenda, S. 4.

²¹³ Ebenda, S. 2-6; Tiedemann, Schifffahrt des Herzogtums Bremen, S. 16f., 20..

Durch die besonderen Entwicklungsbedingungen in den Städten wurden einzelne Aufgaben betont. Die Mehrheit der Korporationen erfüllte aber die gleichen Funktionen.

Die Ursachen für den Wandel im Wesen und im Charakter der Schifferkorporationen waren vor allem die ökonomischen und politischen Veränderungen, die sich im nordeuropäischen Raum während des 15. und 16. Jahrhunderts vollzogen. Dazu gehörten die Ausweitung und Intensivierung des Seeverkehrs sowie das Schwinden der hanseischen Vormachtstellung im Nord- und Ostseehandel. Ausgehend von diesen Veränderungen unternahmen der Städtebund und die einzelnen Gemeinwesen auch im Bereich der Schifffahrt Versuche, sich im Interesse der Kaufmannschaft und der Reeder, zu denen im 16. und 17. Jahrhundert ebenfalls die Schiffer gehörten, auf die neue Situation einzustellen.

Außerdem handelte es sich um Prozesse, die mit der Reformation durchgesetzt wurden. Die Säkularisierung der Schifferbruderschaften stellte die Korporationsmitglieder und die städtische Obrigkeit vor die Aufgabe, die Vereinigungen zu erhalten und den neuen Bedingungen anzupassen. Der Charakter der Korporationen als berufsständische Vereinigungen und einige ökonomische Aktivitäten der Bruderschaften, zum Beispiel in Stralsund, boten in diesem Zusammenhang den Ansatzpunkt für deren weitere Entwicklung. Dabei standen die Säkularisierung und die Modernisierung der Staatlichkeit in enger Verbindung. Beides äußerte sich in einer stärkeren Konzentration auf die beruflichen Interessen der Korporationsmitglieder sowie in der Übernahme wirtschaftlicher und politischer Aufgaben in der Stadt.

Die Wirksamkeit der Schiffergesellschaften ging hierbei über den Rahmen einer einfachen Selbstverwaltung hinaus. Diese Entwicklung resultierte einerseits aus dem Bestreben der bürgerlichen Mittelschichten, gegenüber der Oberschicht ein Mitspracherecht bei der Verwaltung der verschiedenen Bereiche des städtischen Lebens zu erhalten.²¹⁴ Ausdruck dieser Bestrebungen waren nicht zuletzt die innerstädtischen Auseinandersetzungen, welche die Entwicklung der Schifferbruderschaften zu Schiffergesellschaften begünstigten. Andererseits wurden die Aufgaben auch in der Seefahrt in wachsendem Maße umfangreicher und komplizierter. Aus diesem Grunde benötigte die städtische Obrigkeit ein Gremium, das sie bei der Verwaltung und Kontrolle in Seefahrtsangelegenheiten unterstützte. Gleichzeitig verstärkte die Obrigkeit die Aufsicht über die Schiffergesellschaften. Sie bestätigte nicht nur verschiedene Ordnungen, die die Schifferkorporationen betrafen, sondern behielt sich ebenfalls die Änderung der betreffenden statuarischen Bestimmungen vor.

Die Aufsicht über die Schifferkorporationen war aber auch, wie in Rostock und Stralsund, eine Reaktion auf die politischen und sozialen Gegensätze, die zwischen der herrschenden Oberschicht einerseits sowie der Bürgeropposition und den plebejischen Schichten auf der anderen Seite bestanden. Die Aufsicht über die an der Schifffahrt beteiligten Personengruppen, namentlich über die Schiffer und die anderen Seeleute, konnten auch die Alterleute der Schiffergesellschaften erfüllen. Die enge Bindung an die städ-

²¹⁴ Postel, Entwicklung der hansestädtischen Hafen- und Schifffahrtsverwaltung, S. 222.

tische Obrigkeit war jedoch notwendig, damit die Schiffergesellschaften die Aufgaben, die sie als Gremium des Rates übernahmen, erfüllen konnten. Außerdem enthielten die Ordnungen Bestimmungen, die für die Korporation beziehungsweise für ihre Mitglieder von großer Bedeutung waren. Solche Festlegungen betrafen besonders die soziale Fürsorge für Seeleute, die Schiffswacht und die Einhaltung der Hafenordnung. Hinzu kamen Verfügungen, die den Schutz der einheimischen Schiffer vor der Konkurrenz Fremder gewährleisten sollten. Die Bestätigung durch den Rat bedeutete deshalb eine Sicherheit für die Einhaltung der Ordnungen, obgleich die Interessen der Schiffer von der städtischen Obrigkeit in sehr unterschiedlichem Maße berücksichtigt wurden.

Die Entwicklung der Stralsunder Schiffergesellschaft von 1488 bis zum Ende des 17. Jahrhunderts ordnet sich in diesen Prozeß ein. Im Gegensatz dazu war die Wirksamkeit von Korporationen des Schiffsvolkes in Lübeck, Bremen und Stralsund in dem untersuchten Zeitraum sehr gering. Zu den Ursachen gehörten zweifellos die Bemühungen der städtischen Obrigkeit, die Tätigkeit der Seeleute zu reglementieren. Die zahlreichen Verordnungen, die unter anderem eine wachsende Aufsicht über die Besatzungsmitglieder zum Inhalt hatten, sollten einen reibungslosen Schiffsverkehr sichern und gleichzeitig dem sozialen Protest der Seeleute begegnen. Trotzdem konnte das Schiffsvolk seine Rechte in ständiger Auseinandersetzung mit den Reedern beziehungsweise Schiffnern weitgehend behaupten, wobei die Seeleute einen Rückhalt in von ihnen geschaffenen Organisationsformen besaßen.

Seit der Wende vom 16. zum 17. Jahrhundert wurden Versuche der Kaufmannschaft deutlich, den Eigenhandel der Schiffer und des Schiffsvolkes zu reglementieren und die Führung des Schiffsvolkes durch Geldzahlungen zu ersetzen.²¹⁵ Außerdem enthält die Seerechtskodifikation von 1591/1614 Bestimmungen, die es dem Schiffsvolk verboten, bei Fahrten nach Spanien und Frankreich Waren als Führung mitzunehmen. Darüber hinaus wurde den Reedern ein Vorkaufsrecht für die Führung der Mannschaft zugesichert.²¹⁶

Infolge der zunehmenden Beschränkungen ihrer Rechte und auf Grund der wachsenden Konkurrenz Auswärtiger sahen sich die Schiffer und das Schiffsvolk vor die Aufgabe gestellt, ihre ökonomischen Interessen gemeinsam zu verteidigen. Diese Aktionen werden besonders im 17. Jahrhundert deutlich und richteten sich gegen die Kaufmannschaft der eigenen Stadt. Die Ursache für diese Konflikte waren nicht nur die Wandlungen im Schiffahrtsbetrieb, wonach sich, nach Auffassung der Kaufleute und der städtischen Obrigkeit, die Schiffer und ihre Besatzungsmitglieder weniger dem Handel als vielmehr dem Transport der Waren zuwenden sollten.²¹⁷ Auf Grund der Veränderungen im Nord- und Ostseeraum verloren besonders die wendischen Hansestädte ihre ehemals große Bedeutung als Vermittler im Warenaustausch. Gleichzeitig hielten diese Städte, mit Ausnahme von Hamburg, an den überholten Formen des privilegierten Handels fest. Zudem konnten sie sich nur in geringem Maße auf ein entwickeltes Export-

²¹⁵ Dähnert, Sammlung gemeiner und besonderer Pommerscher und Rügischer Landes-Urkunden, Bd. III, S. 450 und 460; Woywodt, Seeleute, S. 106, 123–129; Vgl. HR III, 9, Nr. 593, Art. 6.

²¹⁶ Dähnert, Sammlung gemeiner und besonderer Pommerscher und Rügischer Landes-Urkunden, Bd. III, S. 459f.

²¹⁷ Ebenda, S. 450; Vgl. Langer, Spätmittelalterliche Lohnarbeit, S. 95f.

gewerbe stützen.²¹⁸ Aber auch die militärischen Auseinandersetzungen, die Errichtung der zweiten Leibeigenschaft auf dem Land sowie Brände, Epidemien, Naturkatastrophen und andere Belastungen zeitigten langfristig negative Auswirkungen auf die ökonomische Kraft der städtischen Gemeinwesen. Somit verschlechterten sich für die Kaufmannschaft der Städte die Bedingungen für einen erfolgreichen Handel. Die Kaufleute versuchten deshalb, den Eigenhandel der Schiffer und des Schiffsvolkes einzuschränken, sofern sie darin eine Behinderung ihrer eigenen Geschäfte sahen. So schrieben Bürgermeister und Rat der Stadt Lübeck an die Bürgermeister und den Rat Stralsunds, daß sie *iederzeit . . . dem Kaufmann die Handt wieder den Schiffer gebohten*, sofern diese gegen das Hansische Seerecht von 1614 verstoßen hatten. Jedoch gestattete der Lübecker Rat den Schiffern der Stadt den Handel mit fremdem Gut, solange sie nicht die Geschäfte der Kaufleute beeinträchtigten.²¹⁹

Die Bestrebungen der Schiffer, Steuer- und Bootsleute konzentrierten sich in gleicher Weise auf die religiöse und soziale Fürsorge, zumal sie während der Reisen gemeinsam den verschiedenen Gefahren ausgesetzt waren. Die Gesamtheit dieser Faktoren förderte die Herausbildung und Festigung gemeinsamer Vereinigungen von Schiffern und Schiffsvolk. Jedoch blieb auch im Verlauf des 17. Jahrhunderts die Tendenz bestehen, daß sich die Bootsleute in eigenen Korporationen zusammenschlossen, zumal zwischen Schiffern und den anderen Besatzungsmitgliedern auch weiterhin deutliche soziale Unterschiede und damit Gegensätze bestanden. Daran änderte auch nichts der Umstand, daß die Differenzierung sowohl unter den Schiffern als auch unter den Angehörigen des Schiffsvolkes sehr groß war und für die Bootsleute auch noch im 17. Jahrhundert die Möglichkeit bestand, Schiffer zu werden.

Die Existenz und die Wirksamkeit von Organisationsformen des Schiffsvolkes beziehungsweise der Schiffer waren abhängig von der jeweiligen Interessenlage und dem Kräfteverhältnis zwischen den sozialen Schichten und Gruppen in der Stadt. Sie wurden weiterhin von der konkreten ökonomischen und politischen Situation, in der sich das Gemeinwesen befand, beeinflußt. Daher kann festgestellt werden, daß die Interessen und Ziele der verschiedenen am Handel, namentlich am Seehandel, beteiligten Gruppen auch an der Entwicklung der Korporationen der Schiffer und Seeleute ablesbar sind.

²¹⁸ Schildhauer; Fritze; Stark, *Die Hanse*, S. 207–228; Langer; Hacker, *Fernhandel und Feudalmacht im Ostseeraum in der frühen Neuzeit*, S. 44f.; Olechnowitz, *Handel und Seeschifffahrt*, S. 25 und 89.

²¹⁹ *Handel und Schifffahrt*, Rep.-Nr. 277.

ZUSAMMENFASSUNG

Die Entstehung der Stralsunder Schifferkompanie und der anderen Korporationen der Schiffer beziehungsweise Seeleute in Städten an der Nord- und Ostseeküste war das Ergebnis der zunehmenden Trennung von Handel und Schifffahrt und der damit verbundenen Auflösung der genossenschaftlichen Verhältnisse an Bord der Schiffe. Die Streitigkeiten zwischen den Kaufleuten und Schiffern sowie dem Schiffsvolk sind ein Ausdruck für die Veränderungen, die sich seit dem 14. Jahrhundert im Seehandel und der Schifffahrt vollzogen.

Die Ausprägung beruflicher Merkmale der Schiffer und Seeleute wurde zuerst 1482 durch die hansische Schiffsordnung anerkannt. Damit wurde auch rechtlich die Voraussetzung geschaffen, daß sich die Schiffer und Bootsleute in gesonderten Korporationen zusammenschließen konnten. Die berufsständischen Vereinigungen der Schiffer und Bootsleute konzentrierten sich vor der Reformation vor allem auf die religiöse und soziale Fürsorge, zumal eine ökonomische Interessenvertretung noch nicht erforderlich war. Die Korporationen konnten aber auch die Funktion einer Krediteinrichtung für den Eigenhandel der Schiffer und Seeleute erfüllen.

Während der innerstädtischen Auseinandersetzungen bei Einführung der Reformation unterstützten die Schiffer und ihre Besatzungsmitglieder zumeist die Durchsetzung der neuen Lehre. Auf Grund ihrer sozialen Stellung beteiligten sich die Bootsleute in Stralsund an Aktionen der radikalen innerstädtischen Opposition. Im Gegensatz dazu gehörten die Schiffer in der Mehrzahl dem gemäßigten Teil der Bürgeropposition an. Infolge der Reformation und der sozialökonomischen Veränderungen im Nord- und Ostseeraum veränderte sich der Aufgabenbereich der Schifferkorporationen. In den Hansestädten übernahmen sie als „Schiffergesellschaften“ nunmehr konkrete Aufgaben im städtischen Seeverkehr beziehungsweise bei der Schifffahrtsverwaltung. Hierzu gehörten die Schlichtung von Streitfällen zwischen Kaufleuten, Schiffern und Seeleuten sowie die Schiffswacht. Als Gremien des Rates erfüllten die Alterleute beziehungsweise die Schiffergesellschaften ebenfalls Kontrollfunktionen gegenüber den Seeleuten. Außerdem beeinflussten sie als Gutachter die Entscheidungen des Rates in seerechtlichen Fragen.

Darüber hinaus besaßen die Schifferkorporationen eine große Bedeutung für die städtische Armenfürsorge. Die soziale Fürsorge beschränkte sich nicht nur auf die Seeleute beziehungsweise Schiffer. In Stralsund zahlte die Schiffergesellschaft zum Beispiel an Fremde und Armenhäuser der Stadt Geld aus. Infolge der fortschreitenden Minderung

ihrer Rechte insbesondere im Handel war es für die Schiffer und Seeleute seit dem Ende des 16. Jahrhunderts in wachsendem Maße notwendig, eigene Forderungen hauptsächlich gegenüber dem Rat und der Kaufmannschaft zum Ausdruck zu bringen. Die politische Haltung der Schiffer und der anderen Seeleute während der innerstädtischen Auseinandersetzungen an der Wende vom 16. zum 17. Jahrhundert war, wie in Stralsund und Emden, von mehreren Faktoren abhängig. Dazu gehörten die ökonomische Stärke der Schiffer und ihre dadurch bedingten Beziehungen zur städtischen Oberschicht. Die Stellung zum Rat und zu den anderen Schichten wurde zugleich dadurch beeinflußt, in welchem Maße ihre wirtschaftlichen Interessen während und nach den Auseinandersetzungen Berücksichtigung fanden. Im Verlauf des 17. Jahrhunderts kam es in verschiedenen Städten zu gemeinsamen Aktionen der Schiffer und Seeleute, die sich gegen die Kaufmannschaft oder Gruppen von Kaufleuten richteten. Die Ursache für diese Streitigkeiten waren vor allem die Niedergangerscheinungen im Handel und der Schifffahrt der betreffenden Gemeinwesen. Im Ergebnis der Auseinandersetzungen gelang es den Schiffern und ihren Besatzungsmitgliedern, ihre Rechte in bezug auf den Eigenhandel und die Befrachtung ihrer Fahrzeuge zu bewahren. Außerdem konnten sich die Rostocker und Stralsunder Schiffer gegen andere Berufsgruppen in der Stadt durchsetzen. Dadurch war es den Schiffsführern möglich, ihre wirtschaftliche und soziale Position zu behaupten.

Während des 15. bis 17. Jahrhunderts blieb die soziale Differenzierung, die oftmals beträchtlich war, sowohl unter den Schiffern als auch den Bootsleuten bestehen. Trotzdem existierten auch weiterhin deutliche soziale Unterschiede und damit Gegensätze zwischen beiden Berufsgruppen. Auf Grund dieser Unterschiede waren die Bootsleute ebenfalls im 17. Jahrhundert bestrebt, sich in eigenen Korporationen zusammenzuschließen. Der Zusammenhalt in genossenschaftlichen Organisationsformen trug unter anderem dazu bei, daß die Besatzungsmitglieder ihre sozialen und ökonomischen Forderungen durchsetzen konnten.

QUELLEN UND LITERATUR

1. Quellen

Ungedruckte Quellen

– Stadtarchiv Rostock

Angelegenheiten der Schiffer, 1681, 1732, 1821–1823, Kaufmannskompanie (1.2.1.), Nr. 320.

– Stadtarchiv Stralsund

Stadtbuch, 1493–1522, HS I/6.

Stadtbuch, 1522–1533, HS I/7.

Stadtbuch, 1578 März 7–1594 Mai 13, HS I/11.

Stadtbuch, 1609 Jan. 24–1624 Oktbr. 2, HS I/13.

Stadtbuch, 1624 Oktbr. 9–1649 Dzbr. 5, HS I/14.

„Schoßregister“ (Einnahmen und Ausgaben der Schoßherren), 1509–1510, HS I/22.

Rekensbock der vpborynghe Anno Domini 34 vnd 35, HS I/25.

Bürgerbuch, 1349–1571, HS III/1a.

Bürgerbuch, 1572–1700, HS III/2.

Bursprake des sondachs vor Martini, 1444–1676, HS V/1.

Ratsprotokolle, 1544–1553 (Alte Signatur: HS VIa/1).

Bruchstücke von Ratsprotokollen, 1598–1631, HS VIa/2.

Hanseatisches Seerecht oder Ordnung der Ehrbaren Hansestädte betreffend die Schifffahrt, 1591, HS 31/25.

Vergleich zwischen Kaufleuten und Schiffern, HS 31/27.

Beziehungen der Stadt Stralsund zu Lübeck, 1573–1649, P 2230.

Bestätigung des Hans Eisenberg über die Vereinbarung mit dem in Kaperdiensten stehenden Henning Tobringer über die Rückgabe von 419 Gulden, 1535, Rep. 3, Nr. 1257.

Schreiben des Rates in Angelegenheiten der Hans Eisenberger (oder Hutow) und Henning Tobringer, 1541–1545, Rep. 3, Nr. 1262.

Gerichtliche Auseinandersetzung der Stadt Stralsund mit Hans Eisenberger und Henning Tobringer, 1543–1544, Rep. 3, Nr. 1267.

Nachricht des Henning Tobringer an die Stadt über den Erwerb des Lübecker Bürgerrechts und Verzicht auf seine Stralsunder Bürgerschaft, 1554, Rep. 3, Nr. 1278.

Die von der Stadt Stralsund und vom Grafen Christoph von Oldenburg ausgestellten Kaperbriefe für Henning Tobringer und Bartholomeus Michell (Abschriften), 1534–1535, Rep. 3, Nr. 1488.

Protokolle des Kammergerichts, 1567–1581, Rep. 3, Nr. 1545.

Protokolle des Kammergerichts, 1582–1585, Rep. 3, Nr. 1547.

Protokolle des Kammergerichts, 1585–1590, Rep. 3, Nr. 1548.

Protokolle des Kammergerichts, 1590–1596, Rep. 3, Nr. 1549.

Protokolle des Kammergerichts, 1595–1598, Rep. 3, Nr. 1550.

- Protokolle des Kammergerichts, 1614, Rep. 3, Nr. 1556.
 Protokolle des Kammergerichts, 1631–1632, Rep. 3, Nr. 1571.
 Protokolle des Kammergerichts, 1648, Rep. 3, Nr. 1582.
 Protokolle des Kammergerichts, 1680, Rep. 3, Nr. 1604.
 Protokolle des Kammergerichts, 1681, Rep. 3, Nr. 1605.
 Klage des Kaufmanns Andreas Wendtlandt gegen den Schiffer Marx Hamel wegen einer Fahrt ohne Steuer-
 mann und Lotsen nach Norwegen, Einbehaltung von Lotsengeldern sowie des Verlustes von Schiff und
 14 Last Hering, 1585, Rep. 3, Nr. 3065.
 Andreas Karvitze gegen Diderich Lasse wegen Verweigerung von Gewinnanteilen aus seinen Schiffsparten am
 Schiff „Der Greif“ von Stralsund, 1589, Rep. 3, Nr. 3066.
 Auftrag der Schiffer Paul Mauß, Peter Carstens, Hanß Elers, Claus Michelfsen, Ernst Kahlwege und Marten
 Cregenow an den Altermann Mathias Möller zum Bau einer Schute für 1600 Reichstaler, 1646, Rep. 3,
 Nr. 3090.
 Vergleich zwischen Kaufleuten und Krämern; einzelne Streitfälle, 1664–1691, Rep. 3, Nr. 4644.
 Entscheidung des Wismarer Tribunals in der Streitsache des Amtes der Haken mit der Schifferkompanie
 wegen des Salzverkaufs durch Schiffer, 1670–1681, Rep. 3, Nr. 4655.
 Streit zwischen den Amtsbrüdern der Schiffer und den Reedern über Rechnungsführung und andere Geld-
 angelegenheiten, 1672–1681, Rep. 3, Nr. 4660.
 Beschwerde der Kaufmannschaft über den Schiffer Franz Coob wegen unzulässiger Warenniederlage und
 Handlung, 1699–1700, Rep. 3, Nr. 4706.
 Inventar des Nachlasses des Bootsmannes Hans Vith, 1629, Rep. 3, Nr. 5120.
 Testament des Haken und Schiffers Hans Kröger und seiner Ehefrau Dorothea von der Lühe (Abschrift),
 (1654) 1660, Rep. 3, Nr. 5249.
 Nachlaß des Schiffers Bastian Peters, 1698–1700, Rep. 3, Nr. 5314.
 Klage gegen die Schiffer Franz Koß, Johann Bölk, Titie Hansen, Blandow, Klünder und Meußel wegen Ein-
 drangs, 1699–1708, 1747–1750, Rep. 5, Nr. 169.
 Verzeichnis der Stralsunder Schiffe, 1646, Rep. 15, Nr. 214.
 Verzeichnis sämtlicher in Stralsund befindlichen Schiffe mit Angabe der Größe, Typ, Namen des Schiffers,
 der Reeder und des Schiffes, 1672, Rep. 15, Nr. 216.
 Verzeichnis der im Stralsunder Hafen liegenden Schiffe (für das Stockholmer Kommerzkollegium),
 1680–1685, Rep. 15, Nr. 217.
 Ersuchen der Altermänner und Verwandten der Schifferkompanie an den Rat um Zurückweisung einer
 Anordnung des Admirals Rüningk (?) zum Führen eines von ihm ausgestellten Passes bei Verlassen des
 Hafens, 1631, Rep. 15, Nr. 358.
 Bitte der Reeder und Schiffer an den Rat um Unterstützung ihrer Gesuche an die schwedische Regierung
 wegen Zahlung ihrer Forderung aus dem Seekrieg, 1662, Rep. 15, Nr. 397.
 Namentliches Verzeichnis der vereidigten Kaufleute und Mälzer, 1634–1759, Rep. 16, Nr. 168.
 Klagen des Töpferamtes gegen Eindrang durch Schiffer und andere Berufe, 1692–1837, Rep. 16, Nr. 1062.
 Rechtsstreitigkeiten sowie Auskünfte über Personen (1497, 1507), 1606–1684, Rep. 30, Nr. 289.
 Streitigkeiten im Hakenamt, Rep. 31, Nr. 29.
 Klage des Hakenamtes gegen die Schiffer, Knochenhauer, Brückenkipper u. a. m. wegen Eindrangs,
 1671–1844, Rep. 31, Nr. 30.
 Haussteuerregister, 1680, 2 Bde. Rep. 33, Nr. 1557.
 Testamente.
 Tauf- und Trauregister von St. Nikolai und St. Jakobi (Verkartung des Stadtarchivs).

– Stralsunder Schifferkompanie

- Erstes Statutenbuch (Gründungsurkunde) der Schifferkompanie, 1488, Rep.-Nr. 1.
 Statuten der Schifferkompanie, 1624, Rep.-Nr. 3.
 Armenregister der Marienbruderschaft, 1496–1641, Rep.-Nr. 13.

- Register der Schifferkompanie, 1493–1711, Rep.-Nr. 14.
 Boldichregister der Schifferkompanie, 1488–1701, Rep.-Nr. 15.
 Inventarbuch der Schifferkompanie, Ende 15. Jh.–1829, Rep.-Nr. 16.
 Brüderbuch der Schifferkompanie, 1516–1581, Rep.-Nr. 17.
 Führungsregister, 1616–1618, (1735), Rep.-Nr. 18.
 Brüderbuch der Schifferkompanie, 1673–1761, Rep.-Nr. 19.
 Vertrag zwischen Hinrich Brandt und den Alterleuten der Schifferkompanie über den Verkauf einer Rente aus seinem Hause, 1541, Rep.-Nr. 25.
 Bestätigung des Hinrich Brandt über den Empfang von 100 Mark sundisch von den Alterleuten der Schifferkompanie, 1545, Rep.-Nr. 26.
 Schuldscheine über ausgeliehene Summen von der Schifferkompanie, 1601–1747, Rep.-Nr. 27.
 Spenden von Mitgliedern der Schifferkompanie für Bau- und Reparaturarbeiten an den Kompaniegebäuden, 1615; 1732–1748. 1859, Rep.-Nr. 41.
 Abgaben der Schifferkompanie und der Schifferbrüder, 1652–1799, Rep.-Nr. 42.
 Einnahmen und Ausgaben der Schifferkompanie, 1680–1740, Rep.-Nr. 52.
 Rechnungsbelege der Schifferarmenstiftung, 1640–1689, Rep.-Nr. 88.
 Rechnungsbelege zu Ausgaben der Schifferkompanie und Schifferarmenstiftung, 1600–1640, Rep.-Nr. 141.
 Rechnungsbelege zu Ausgaben der Schifferkompanie und Schifferarmenstiftung, 1641–1680, Rep.-Nr. 143.
 Armenregister der Schifferkompanie, 1496–1637, Rep.-Nr. 197.
 Unterstützungen der Schifferkompanie für Einzelpersonen, Familien, Waisenhaus, Armenpflege, Kinderhaus St. Johannis, Schiffer und andere Bedürftige, 1641–1933, Re.-Nr. 198.
 Armenregister der Schifferkompanie, 1642–1686, Rep.-Nr. 199.
 Verwaltung der Schifferkompanie und Schifferarmenstiftung, 1695; 1795, Rep.-Nr. 204.
 Kauf, Vermietung oder Verpachtung vom Gebäude der Schifferkompanie in der Semlowerstraße, 1615–1804, Rep.-Nr. 208.
 Bau- und Reparaturarbeiten am Hause der Schifferkompanie in der Semlowerstraße, 1616–1799, Rep.-Nr. 209.
 Schifferlisten, 1708, Rep.-Nr. 235.
 Aufstellungen über Fahrten Stralsunder Schiffer mit Angabe der Ladung, 1668; 1739; 1748, Rep.-Nr. 236.
 Schiffslisten, 1672–1871, Rep.-Nr. 237.
 Schiffswachtgeldrechnungen, 1615–1692, Rep.-Nr. 269.
 Schiffswachtordnung (mit Auszügen), verm. 17. Jh.; 1742; 1747, Rep.-Nr. 271.
 Handel und Schifffahrt, 1637–1870, Rep.-Nr. 277.
 Zertifikationen für die Schiffer Eggert Wulff, Joachim Paneke (Panicke) Gorries Quinners, Albrecht Schwartz, Michel Utesch, Carsten Staneke, Magnus Fischer, Peter Schack, Hans Staneke, Joachim Heidemann, Andreas Kebe, 1658–1659, Rep.-Nr. 278.
 Schiffer im Dienste des Militärs, 1658–1659; 1712; 1715; 1788, Rep.-Nr. 279.
 Klage der Schifferbruderschaft gegen den Rat der Stadt Stralsund und die Kaufmannschaft wegen turbationis (Einmischung in ihre Rechte), 1616–1787, Rep.-Nr. 289.
 Streit zwischen Schifferkompanie und Kaufmannschaft, 1621–1790, Rep.-Nr. 290.
 Klagen, Beschwerden und Streitigkeiten der Schifferkompanie, 1624–1922, Rep.-Nr. 291.
 Beschwerden der Schifferkompanie an und über den Rat, 1650–1681, Rep.-Nr. 292.
 Streit zwischen Schifferkompanie und Kaufmannschaft, 1651–1682, Rep.-Nr. 293.
 Streitigkeiten zwischen Kaufleuten und Schifferkompanie in Handelsangelegenheiten, 1670–1671, Rep.-Nr. 294.
 Auseinandersetzungen zwischen Rat der Stadt, den Kaufleuten und den Schiffern wegen des Salzsellens und der Ausstellung von Pfundzetteln, 1671–1672, Rep.-Nr. 295.
 Streitigkeiten zwischen Rat der Stadt, Kaufmannschaft und Schifferbrüdern wegen freien Handels mit den über See eingeschifften Waren, 1672–1673, Rep.-Nr. 296.
 Klage des Amtes der Zeesener gegen Wilhelm Nüsch und andere Schiffer wegen ausgeübter Zeesenfischerei und des Fischverkaufs, 1699–1702, Rep.-Nr. 299.

- Klage des Amtes der Zeesenfischer gegen den Schiffer Wilhelm Nüsch u. a. wegen ausgeübter Zeesenfische-
rei und Fischverkaufs (unvollständig), 1700, Rep.-Nr. 300.
Streitigkeiten mit den Zeesenern, 1701–1702; 1710–1711; 1818, Rep.-Nr. 301.
Verschiedene Angelegenheiten der Schifferkompanie, 17. Jh.–1870, Rep.-Nr. 357.
Beziehung der Stralsunder Schifferkompanie zu auswärtigen Kompanien und anderen Städten, 1623; 1659;
1718; 1777; 1923, Rep.-Nr. 358.

Gedruckte Quellen

- Hanserezesse, 1. Abt., Bd. 1, Leipzig 1870; Bd. 2, Leipzig 1872; 2. Abt., Bd. 1, Leipzig 1876; Bd. 2, Leipzig
1878; 3. Abt., Bd. 1, Leipzig 1881; Bd. 9, Leipzig 1913.
Hansisches Urkundenbuch, hrsg. v. Verein für Hansische Geschichte, Bd. 2, Halle 1879; Bd. 4, Halle 1896;
Bd. 8, Leipzig 1899; Bd. 10, Leipzig 1907; Bd. 11, München und Leipzig 1916.
Mecklenburgisches Urkundenbuch, hrsg. v. Verein für Mecklenburgische Geschichte und Altertumskunde,
Bd. 14, Schwerin 1886.
Urkundenbuch der Stadt Lübeck, hrsg. v. Verein für Lübische Geschichte und Altertumskunde, 1. Abt., Teil
2.1., 4, 5, 6, 7, 9, 11, Lübeck 1858–1905.
Nina Ellinger Bang; Knud Korst, Tabeller over Skibsart og Varetransport gennem Oresund. 1661–1783 og
gennem Storebaelt 1701–1748. Forste Del: Tabeller over Skibsarten, Kobenhavn–Leipzig 1930.
Bruns, Friedrich, Die Lübecker Bergenfahrer und ihre Chronistik (Hansische Geschichtsquellen, NF., Bd. II),
Berlin 1900.
Niederländische Akten und Urkunden zur Geschichte der Hanse und zur deutschen Seegeschichte, Bearb.
Rudolf Häpke, Bd. 2: 1558–1669, Lübeck 1923.
Sammlung gemeiner und besonderer Pommerscher und Rügischer Landes=Urkunden, Gesetze, Privilegien,
Verträge, Constitutionen und Ordnungen, Hrsg. Johann Carl Dähnert, Bd. III, Stralsund 1769.
Schrägen der Gilden und Aemter der Stadt Riga bis 1621, Bearb. Wilhelm Stieda und Constantin Mettig, Riga
1896.
Siewert, Franz, Geschichte und Urkunden der Rigafahrer in Lübeck im 16. und 17. Jahrhundert (Hansische
Geschichtsquellen, NF., Bd. I), Berlin 1899.
Wolter, Titie, Denckwürdigkeiten der Löblichen Schiffer=Compagnie/Oder sogenannte Stiftung= und Ord-
nungen/Von den Alterleuten, Schaffern, Pfandt= und Wacht=Herren, Schreiber, Bothen . . . , Stralsund
1699.
Wolter, Titie, Denckwürdigkeiten der Löblichen Schiffer=Compagnie/Oder sogenannte Stiftung= und Ord-
nungen/Von den Alterleuten, Schaffern, Pfandt= und Wacht=Herren, Schreiber, Bothen . . . , Stralsund
1699 (Reprint der Originalausgabe, Hrsg. Jürgen Fischer, Fedor Heinlein und Eckbert Klüsener, Zen-
tralantiquariat der Deutschen Demokratischen Republik, Leipzig 1987).

2. Literatur

- Baasch, Ernst, Die Islandfahrt der Deutschen, namentlich der Hamburger, vom 15. bis 17. Jahrhundert (For-
schungen zur hamburgischen Handelsgeschichte, Bd. I), Hamburg 1889.
Ders., Beiträge zur Geschichte des deutschen Seeschiffbaues und der Schiffbaupolitik, Hamburg 1899.
Ders., Ein Verzeichnis der hamburgischen Kauffahrteiflotte vom Jahre 1672, in: ZVHG, Bd. 15, Hamburg
1910, S. 39–52.
Baur, Paul, Testament und Bürgerschaft. Alltagsleben und Sachkultur im spätmittelalterlichen Konstanz
(Konstanzer Geschichts- und Rechtsquellen, NF, Hrsg. Stadtarchiv Konstanz, Bd. XXXI), Sigmaringen
1989.
Biederstedt, Rudolf, Zum Problem der Löhne und Preise im Spätmittelalter, in: Greifswald-Stralsunder Jahr-
buch, Bd. 9, Weimar 1970, S. 73–78.
Ders., Löhne und Preise in Vorpommern 1500–1627, in: Greifswald-Stralsunder Jahrbuch, Bd. 12, Weimar
1979, S. 13–17.
Bippen, Wilhelm v., Geschichte der Stadt Bremen, Bd. 2, Bremen 1898.

- Boehmer, Felix, Geschichte der Stadt Stargard i. Pommern, 2 Bde., Stargard in Pommern 1903 – (1904).
- Bolland, Jürgen, Die Gesellschaft der Flandernfahrer in Hamburg während des 15. Jahrhunderts, in: ZVHG, Bd. 41 (Festschrift zum siebzigsten Geburtstag Professor Dr. Heinrich Reinckes am 21. April 1951), Hamburg 1951, S. 155–188.
- Bracker, Jürgen, Maritime Alltagserfahrungen im Spiegel der Hamburger Schiffsrechte, in: Die Hanse. Lebenswirklichkeit und Mythos, Hrsg. Jürgen Bracker (Ausstellungskatalog. Ausstellung Museum für hamburgische Geschichte), Hamburg 1989, Bd. 1, S. 580 ff.
- Brandenburg, Arnold, Geschichte des Magistrats der Stadt Stralsund, Stralsund 1837.
- Brandes, Gertrud, Die geistlichen Bruderschaften in Hamburg während des Mittelalters, in: ZVHG, Bd. 34, Hamburg 1934, S. 75–176; Bd. 35, Hamburg 1936, S. 57–98; Bd. 36, Hamburg 1937, S. 65–110.
- Brück, Thomas, Der Eigenhandel hansischer Seeleute vom 15. bis zum 17. Jahrhundert, in: HGBll, Bd. 111, Köln–Wien 1993, S. 25–41.
- Brühl, Bernd; Hahn, Heino, Die Stralsunder Schiffer-Kompanie. Ihre geschichtliche Entwicklung und ihre Bedeutung für die Gegenwart, Abschlußarbeit zum „Kapitän auf großer Fahrt“ an der IHS für Seefahrt, Warnemünde-Wustrow 1971 (Masch.).
- Bruns, Friedrich, Der Lübecker Rat. Zusammensetzung, Ergänzung und Geschäftsführung von den Anfängen bis ins 19. Jahrhundert, in: ZVLGA, Bd. 32, Lübeck 1951, S. 1–69.
- Ders., Das Frachtherrenbuch der Lübecker Bergenfahrer, redigiert und hrsg. v. Ahasver v. Brandt (Det Hanseatiske Museums Skrifter, Nr. 17), Bergen 1953.
- de Buhr, Hermann, Konjunktur und beginnender Niedergang einer Hafenstadt. Emden in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts, in: See- und Flußhäfen vom Hochmittelalter bis zur Industrialisierung, Hrsg. Heinz Stob (Städteforschung A/24), Köln–Wien 1986, S. 161–174.
- Dähnert, Johann Carl, Platt=Deutsches Wörter=Buch nach der alten und neuen Pommerschen und Rügischen Mundart, Stralsund 1781.
- Deutsche Geschichte in zwölf Bänden, Bd. 3, Berlin 1983.
- Ebeling, Robert, Das Statut der Stralsunder Schifferkompanie, in: Pommersche Jahrbücher, Bd. 3, Greifswald 1902, S. 179–193.
- Ekdahl, Sven, „Schiffskinder“ im Kriegsdienst des Deutschen Ordens. Ein Überblick über die Werbungen von Seeleuten durch den Deutschen Orden von der Schlacht bei Tannenberg bis zum Brester Frieden (1410–1435), in: Kultur und Politik im Ostseeraum und im Norden 1350–1450 (Acta visbyensia IV), Visby 1971, S. 239–274.
- Elsner, Lothar; Schultz, Helga; Witt, Horst; Kleinpeter, Oswald, Rostock. Geschichte der Stadt in Wort und Bild, Berlin 1980.
- Fink, Georg, Die Wandlung der Lübecker Schiffer-Gesellschaft mit dem Kauf ihres Hauses im Jahre 1535, Lübeck 1935.
- Fock, Otto, Rügensch-Pommersche Geschichten aus sieben Jahrhunderten, Bd. VI: Aus den letzten Zeiten pommerscher Selbständigkeit. Wallenstein und der große Kurfürst vor Stralsund, Leipzig 1872.
- Focke, J., Das Seefahrtenbuch des Brüning Rulves, in: Bremisches Jahrbuch, Bd. 26, Bremen 1916, S. 91–144.
- Fritze, Konrad, Am Wendepunkt der Hanse. Untersuchungen zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte wendischer Hansestädte in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts (Veröffentlichungen des historischen Instituts der Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald, Bd. 3), Berlin 1967.
- Ders., Die progressive Rolle des hansischen Handelskapitals und ihre Grenzen, in: Hansische Studien III: Bürgertum – Handelskapital – Städtebünde (Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte, Bd. XV), Weimar 1975, S. 15–34.
- Fritze, Konrad; Krause, Günter, Seekriege der Hanse, Berlin 1989.
- Gadebusch, Thomas Heinrich, Schwedischpommersche Staatskunde, Teil 1 und 2, Greifswald 1786 und 1788.
- Gamrath, Helge, Hafenbauten und Hafenbetrieb in den Städten König Christians IV. von Dänemark, in: See- und Flußhäfen vom Hochmittelalter bis zur Industrialisierung, Hrsg. Heinz Stob (Städteforschung A/24), Köln–Wien 1986, S. 175–192.
- Geschichte der Stadt Stralsund, Hrsg. Herbert Ewe (Veröffentlichungen des Stadtarchivs Stralsund, Bd. X), 2. Aufl. Weimar 1985.

- Goedel, Gustav, *Etymologisches Wörterbuch der deutschen Seemannssprache*, Kiel-Leipzig 1902.
- Goetze, Jochen, *Der Anteil Lübecks an der Entwicklung des Seerechts, I: Das Mittelalter bis 1530*, in: ZVLGA, Bd. 63, Lübeck 1983, S. 129–143.
- Hacker, Hans-Joachim, *Zum Schiffs- und Warenverkehr Stralsunds im 17. Jahrhundert*, in: *Studia Maritima*, vol. III, Warszawa 1981, S. 99–113.
- Ders., *Die Stadt Stralsund in der frühen Schwedenzeit (1630–1690)*, Phil. Diss., Greifswald 1982.
- Hagedorn, Bernhard, *Betriebsformen und Einrichtungen des Emders Seehandelsverkehrs in den letzten drei Jahrzehnten des 16. Jahrhunderts*, in: HGbl (1909), S. 329–429; (1910), S. 187–284, 489–530.
- Ders., *Ostfrieslands Handel und Schifffahrt vom Ausgang des 16. Jahrhunderts bis zum westfälischen Frieden (1580–1648)* (Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte, Hrsg. Dietrich Schäfer, Bd. VI), Berlin 1912.
- Hagemeister, Heinrich, *Ein Gang durch die St. Nikolai-Kirche zu Stralsund*, Stralsund 1900.
- Hamann, Manfred, *Die mittelalterliche Kaufmannskompanien der wendischen Städte im Gebiet der DDR (Masch.)*, 1953, Bibliothek des Stadtarchivs Rostock.
- Harder, Elisabeth, *Seehandel zwischen Lübeck und Rußland im 17./18. Jahrhundert nach Zollbüchern der Novgorodfahrer, Teil 2*, in: ZVLGA, Bd. 42, Lübeck 1962, S. 5–53.
- Haselberg, Ernst von, *Die Baudenkmäler des Regierungs-Bezirks Stralsund, Heft V: Der Stadtkreis Stralsund, Stettin* 1902.
- Hasse, Paul Ewald, *Aus der Vergangenheit der Schiffergesellschaft in Lübeck. Festschrift zur Feier des fünf-hundertjährigen Bestehens*, Lübeck 1901.
- Heinsius, Paul, *Das Schiff der hansischen Frühzeit (Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte, NF., Bd. XII), 2., verb. Aufl.*, Weimar 1986.
- Jannasch, Wilhelm, *Reformationsgeschichte Lübecks vom Petersablaß bis zum Augsburger Reichstag 1515–1530* (Veröffentlichungen zur Geschichte der Hansestadt Lübeck, hrsg. v. Archiv der Hansestadt, Bd. 16), Lübeck 1958.
- Jürgens, Adolf, *Zur schleswig-holsteinischen Handelsgeschichte des 16. und 17. Jahrhunderts* (Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte, Hrsg. Dietrich Schäfer, Bd. VIII), Berlin 1914.
- Kellenbenz, Hermann, *Unternehmerkräfte im Hamburger Portugal- und Spanienhandel (1590–1625)* (Veröffentlichungen der Wirtschaftsgeschichtlichen Forschungsstelle e. V., Bd. 10), Hamburg 1954.
- Kiedel, Klaus-Peter, *Seemannsleben zur Hansezeit*, in: *Die Hanse-Kogge von 1380. Geschichte, Fund, Bergung, Wiederaufbau, Konservierung*, Hrsg. Klaus-Peter Kiedel und Uwe Schnall, 2., verb. Aufl., Bremerhaven 1989, S. 74–80.
- Kiesselbach, Theodor, *Grundlage und Bestandteile des ältesten Hamburgischen Schifffrechts. Ein Beitrag zur Geschichte des norddeutschen Seehandels und Seerechts*, in: HGbl (1900), S. 49–93.
- Clüsener, Eckbert, *Die Nüschprozesse der Schiffercompagnie*, in: *Untersuchungen zur Theorie und Geschichte der Stadt. Zur 500. Wiederkehr des Tages der Gründung der Schiffercompagnie in Stralsund im Januar 1988*, hrsg. v. der Sektion Rechtswissenschaft der Humboldt-Universität zu Berlin, Berlin o. J., S. 151–168.
- Kohl, Dietrich, *Das Haus Seefahrt in Bremen*, in: HGbl (1912), S. 1–84.
- Kohl, Johann Georg, *Das Haus Seefahrt zu Bremen*, Bremen 1862.
- Koppmann, Karl, *Die Beschränkungen der Warnemünder in Bezug auf Handel, Schiffbau und Schifffahrt*, in: *Rostocker Beiträge*, Bd. 3, H. 2, Rostock 1900, S. 47–66.
- Korell, Günter, Jürgen Wullenwever. *Sein sozialpolitisches Wirken in Lübeck und der Kampf mit den erstarkenden Mächten Nordeuropas* (Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte, Bd. XIX), Weimar 1980.
- Kosegarten, Johann Gottfried Ludwig, *Geschichte der Universität Greifswald, Teil 1*, Greifswald 1857.
- Kraack, Gerhard, *Aus der Geschichte der Flensburger Schiffergelags*, in: *Das Flensburger Schiffergelag in Vergangenheit und Gegenwart* (Kleine Reihe der Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte, Heft 3), Flensburg 1979, S. 9–49.
- Krause, Günter, *Untersuchungen zur hansischen Seekriegsgeschichte*, Phil. Diss., Greifswald 1985.
- Kresse, Walter, *Von armen Seefahrern und den Schifferalten zu Hamburg*, Hamburg 1981.
- Krieger, Karl-Friedrich, *Ursprung und Wurzeln der rôles d'Oléron* (Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte, NF., Bd. XV), Köln-Wien 1970.

- Kruse, Andreas Theodor, Ergänzungen und Nachträge zu dem „Verzeichniß von Büchern, Urkunden usw., Erste Abtheilung“, in: Sundische Studien, Teil I, Stralsund 1851.
- Kusch, Reinhard, Die schwedische Stadtaufnahme von Stralsund 1706/07. Ein soziotopographischer und sozialökonomischer Querschnitt, in: Greifswald-Stralsunder Jahrbuch, Bd. 11, Weimar 1977, S. 103–124.
- Langer, Herbert, Stralsund 1600–1630. Eine Hansestadt in der Krise und im europäischen Konflikt (Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte, Bd. IX), Weimar 1970.
- Ders., Spätmittelalterliche Lohnarbeit im Spiegel der Stralsunder Gerichtsbücher und Handwerkerakten, in: Greifswald-Stralsunder Jahrbuch, Bd. 10, Weimar 1973, S. 87–100.
- Langer, Herbert; Hacker, Hans-Joachim, Fernhandel und Feudalmacht im Ostseeraum in der frühen Neuzeit (1560–1660), in: Hansische Studien VII: Der Ost- und Nordseeraum. Politik – Ideologie – Kultur vom 12. bis zum 17. Jahrhundert (Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte, Bd. XXV), Weimar 1986, S. 36–56.
- Lindtke, Gustav, Die Schiffergesellschaft zu Lübeck. Von Seefahrt, Wohlfahrt, Tradition, 2. Aufl., Lübeck 1977.
- Loesch, Heinrich v., Die Stendaler Seefahrer, in: HGblI (1906), S. 335–341.
- Lorenz, Carl, Geschichte der Schiffer-Compagnie in Stralsund, Stralsund 1882.
- Lübeckische Geschichte, Hrsg. Antjekathrin Graßmann, 2., überarb. Aufl., Lübeck 1989.
- Müller, Werner, Die Kaufleute- und Schiffer-Brüderschaft zu Stade, Stade 1978.
- Niitemaa, Vilho, Die undeutsche Frage in der Politik der livländischen Städte im Mittelalter (Annales Academiae Scientiarum Fennicae, Reihe B, Bd. 64), Helsinki 1949.
- Olechnowitz, Karl-Friedrich, Handel und Seeschiffahrt der späten Hanse (Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte, Bd. VI), Weimar 1965.
- Ders., Rostock von der Stadtrechtsbestätigung im Jahre 1218 bis zur bürgerlich-demokratischen Revolution von 1848/49 (Beiträge zur Geschichte der Stadt Rostock), Rostock 1968.
- Pooth, Peter, Das Gasthaus zu Stralsund und seine Beziehungen zur Geschichte des städtischen Krankenhauses, in: Greifswald-Stralsunder Jahrbuch, Bd. 5, Rostock 1965, S. 157–168.
- Postel, Rainer, Zur Entwicklung der hansestädtischen Hafen- und Schifffahrtsverwaltung, in: See- und Flußhäfen vom Hochmittelalter bis zur Industrialisierung, Hrsg. Heinz Stob (Städteforschung A/24), Köln-Wien 1986, S. 211–227.
- Pyl, Theodor, Pommersche Genealogien, Bd. 5: Die Genealogien der Greifswalder Ratsmitglieder von 1382–1647, Greifswald 1896.
- Reincke, Heinrich, Die ältesten Formen des hamburgischen Schifffrechts, in: HGblI 63 (1938), S. 166–170.
- Ders., Hamburgische Vermögen 1350 bis 1530. Ein Versuch, in: Forschungen und Skizzen zur Geschichte Hamburgs (Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Hansestadt Hamburg, Bd. III), Hamburg 1951, S. 201–220.
- Reinle, Adolf, Die Ausstattung deutscher Kirchen im Mittelalter. Eine Einführung, Darmstadt 1988.
- Richter, Christine, Die Stellung der Schiffercompagnie in Stralsund um 1700 – dargestellt am Rechtsstreit der Zeesenfischer gegen einige Schifferbrüder, in: Untersuchungen zur Theorie und Geschichte der Stadt. Zur 500. Wiederkehr des Tages der Gründung der Schiffercompagnie in Stralsund im Januar 1988, hrsg. v. der Sektion Rechtswissenschaft der Humboldt-Universität zu Berlin, Berlin o. J., S. 135–150.
- Rörig, Fritz, Großhandel und Großhändler im Lübeck des 14. Jahrhunderts, in: Wirtschaftskräfte im Mittelalter. Abhandlungen zur Stadt- und Hansegeschichte, Hrsg. Paul Kaegbein, Weimar 1959, S. 216–246.
- Schildhauer, Johannes, Untersuchungen zur Sozialstruktur wendischer Hansestädte, in: Wissenschaftliche Zeitschrift der Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald, Gesellschafts- und Sprachwissenschaftliche Reihe VI (1956/57) 1/2, S. 89–94.
- Ders., Soziale, politische und religiöse Auseinandersetzungen in den Hansestädten Stralsund, Rostock und Wismar im ersten Drittel des 16. Jahrhunderts (Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte, Bd. II), Weimar 1959.
- Ders., Die Hanse. Geschichte und Kultur, Leipzig 1984.

- Ders., Hansestädtischer Alltag. Untersuchungen auf der Grundlage der Stralsunder Bürgertestamente vom Anfang des 14. bis zum Ausgang des 16. Jahrhunderts (Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte, Bd. 28), Weimar 1992.
- Schildhauer, Johannes; Fritze, Konrad; Stark, Walter, Die Hanse, 6. Aufl., Berlin 1985.
- Schlichting, Mary-Elisabeth, Religiöse und gesellschaftliche Anschauungen in den Hansestädten des späten Mittelalters, Phil. Diss., Berlin 1935.
- Schwarzwälder, Herbert, Geschichte der Freien Hansestadt Bremen, Bd. 1: Von den Anfängen bis zur Franzosenzeit (1810), Bremen 1975.
- Schwebel, Karl H[einz], Haus Seefahrt Bremen. Seine Kaufleute und Kapitäne. Vierhundert Jahre Dienst am deutschen Seemann 1545–1945, Bremen 1947.
- Simson, Paul, Der Artushof in Danzig und seine Bruderschaften, die Banken, Danzig 1900.
- Stern, Leo; Voigt, Erhard; Schildhauer, Johannes, Deutschland von der Mitte des 13. bis zum ausgehenden 15. Jahrhundert, Lehrbuch der deutschen Geschichte (Beiträge), Bd. 2/3, 3., überarb. Aufl., Berlin 1984.
- Stieda, Wilhelm, Das Schonenfahrgelag in Rostock, in: HGBll (1890/1891), S. 115–150.
- Ders., Aus der Praxis der lübeckischen Schiffergesellschaft, in: MVLGA (1891/92) 5, S. 3–9.
- Ders., Die Schiffergesellschaft in Rostock, in: Meckl. Jbb., Bd. 59, Schwerin 1894, S. 86–143.
- Techen, Friedrich, Die wismarschen Unruhen im ersten Drittel des fünfzehnten Jahrhunderts, in: Meckl. Jbb., Bd. 55, Schwerin 1890, S. 1–138.
- Ders., Geschichte der Seestadt Wismar, Wismar 1929.
- Tiedemann, Claus, Die Schifffahrt des Herzogtums Bremen zur Schwedenzeit (1645–1712) (Einzelschriften des Stader Geschichts- und Heimatvereins e. V., Bd. 22), Stade 1970.
- Untersuchungen zur Theorie und Geschichte der Stadt. Zur 500. Wiederkehr des Tages der Gründung der Schiffercompagnie in Stralsund im Januar 1988, hrsg. v. der Sektion Rechtswissenschaft der Humboldt-Universität zu Berlin, Berlin o. J.
- Vogel, Walther, 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, S. 268–333.
- Ders., Geschichte der deutschen Seeschifffahrt, Bd. 1, Berlin 1915.
- Wehrmann, Carl Friedrich, Geschichte der Sklavenkasse, in: ZVLGA, Bd. 4, Lübeck 1884, S. 158–193.
- Wehrmann, Martin, Geschichte der St. Jakobikirche in Stettin bis zur Reformation, in: Baltische Studien, Bd. 37, Stettin 1887, S. 289–475.
- Wolter, Klaus, Die Schifffrechte der Hansestädte Lübeck und Hamburg und die Entwicklung des Hansischen Seerechts – unter besonderer Berücksichtigung der rechtlichen Bestimmungen über Reisenotlagen und Schiffskollisionen, Phil. Diss., Hamburg 1975.
- Woywot, Wolfgang, Untersuchungen zur Geschichte der hansischen Seeleute vom 14. bis zum 16. Jahrhundert, Phil. Diss., Berlin 1957 (Masch.).
- Zender, Mattias, Heiligenverehrung im Hanseraum, in: HGBll 92 (1974), S. 1–15.
- Zmyslony, Monika, Die Bruderschaften in Lübeck vor der Reformation (Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Bd. 6), Keil 1977.
- Zoellner, Klaus-Peter, Vom Strelasund zum Oslofjord. Untersuchungen zur Geschichte der Hanse und der Stadt Stralsund in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts (Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte, Bd. XIV), Weimar 1974.
- Zober, Heinrich, Geschichte der Belagerung Stralsunds durch Wallenstein im Jahre 1628, Stralsund 1828.

ABKÜRZUNGEN

HR	Hanserezesse
HUB	Hansisches Urkundenbuch
LUB	Urkundenbuch der Stadt Lübeck
MUB	Mecklenburgisches Urkundenbuch
Balt. Stud.	Baltische Studien
HGbl	Hansische Geschichtsblätter
Meckl. Jbb.	Jahrbücher des Vereins für mecklenburgische Geschichte und Altertumskunde
MVLGA	Mitteilungen des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde
Rostocker Beiträge	Beiträge zur Geschichte der Stadt Rostock, Hrsg. Karl Koppmann
ZVHG	Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte
ZVLGA	Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde
m	Mark
ß	Schilling
den.	Pfennig
sund.	sundisch
fl	Gulden

ORTS- UND PERSONENREGISTER

Keine Aufnahme in das Orts- und Personenregister fanden Namen der im Text genannten Autoren. Verschiedentlich sind den häufig genannten Orten Bezeichnungen von Institutionen, Korporationen usw., die sich auf die betreffende Stadt beziehen und für den Inhalt der vorliegenden Arbeit wesentlich sind, angefügt. Sie wurden unter dem jeweiligen Ortsnamen zusammengefaßt, um Irrtümer bei der Zuordnung zu vermeiden. Die Tätigkeits- beziehungsweise Berufsbezeichnung konnte zumeist nur dann angegeben werden, wenn sie eindeutig aus den Quellen ersichtlich war. Das betrifft vor allem die im Text erwähnten Mitglieder der Stralsunder Schifferkorporation.

Abkürzungen

AM = Altermann; B. = Bootsmann; Bm. = Bürgermeister; Gf. = Graf; Hzg. = Herzog; K. = Kaufgeselle; Kfm. = Kaufmann; Kg. = König; Ks. = Kaiser; Mag. = Magister; Rh. = Ratsherr; S. = Seemann; Sch. = Schiffer; SF = Schaffer; Stm. = Steuermann; Zm. = Zimmermann

- Ackmann, Gert (Sch.) 23, 35f.
 Ackman(n), Pawel (SF) 24, 55
 Albchim, Hynrick 52
 Albrecht (Erzherzog, Regent der spanischen Niederlande) 165f.
 Albrecht, Hans (Sch.) 52f.
 Albrecht, Peter, der Ältere/der Jüngere (B.; Sch.; Kfm.) 84, 87
 Altefähr/Alte Fähre (Rügen) 122
 Alwrik, Michel (B.; Sch.) 84, 87
 Amsterdam 83
 Anklam (Pommern) 83, 89
 Hl. Anna 21, 145
 Anneke (Magd des Zabel Trittelvitze) 57
 Apenrade (Dänemark) 166
 Arends, Claus 72
 Arens, Hinrich (AM) 108
 Arens, Peter 72
 Arndes, Clawes (SF) 55
 Arnis (Schleswig-Holstein) 166
- Badendorp, Berendt (Sch.) 87
 Bahresel, Marcus 90
 Bandelin, Jürgen 72
 Barlemann, Paul 138
 Barnekow, Bartolomeus (Dr. med.; Vizekanzler der Greifswalder Universität; Patron des Schifferaltars in der Stralsunder Nikolaikirche) 22
 Basche, Jochim (B.; Sch.) 84, 87
 Becker, Jochim (Sch.) 84
 Behrman, Jacob (AM) 87
 Beke, Jochym/Jochim (Sch.; SF) 34, 38
 Beke, Lutke 52
 Benen, Peter 60
 Berens, Berendt (Sch.) 101, 112
- Berens, Simon (Sch.; SF) 81f.
 Berensen, Berendt (Sch.) 82
 Bergen (Norwegen) 24f., 89, 137, 150
 Bergen op Zoom (Niederlande) 20
 Berns, Michael 139
 Bischof, Christoffer (Höker) 85, 87
 Blanke, Hans (Sch.) 52f.
 Blome, Borchwart (Sch.) 81f.
 Blome, Peter (Sch.; AM; schwedischer Admiral) 79, 82, 91
 Bockholt, Laurens (Greifswalder Propst; Patron des Schifferaltars in der Stralsunder Nikolaikirche) 22
 Boddeker, Clawes (S.; Stm.; Halbbruder des Marten Boddeker) 52-55
 Boddeker, Marten (Halbbruder des Clawes Boddeker) 52, 60
 Bodstedt (Pommern) 59
 Boeke/Boyke, Christoffer (AM) 82, 90
 Boemeke, Hynrik (Sch.) 35
 Bohle, Thies (B.; Sch.) 84
 Boldevitz (Rügen) 137
 Bole, Bartold (Sohn des Heinrich Bole) 56f.
 Bole, Heinrich 56f.
 Bole, Moritz (Sohn des Heinrich Bole) 56f.
 Bolkow, Anneke (Schwester des Johann Bolkow) 58
 Bolkow, Johann (Enkel des Hans Görne) 58
 Boltenhagen, Joachim (Lübecker Sch.) 110
 Bomhower, Mechel/Michel (Sch.; SF) 34
 Borst, Albrecht (Vater des Hermen Borst) 23, 44
 Borst, Hermen (Sch.; SF) 21-24, 26, 29, 34, 36, 42, 47
 Borstesche, die alte (o. Vornamen) 44
 Bose, Hans (B.) 85, 87

- Brandenburg, Thomas (Bm.) 73
 Brant, Hynrick/Hinrick 48, 52
 Brant, Lukes/Lukas 52f.
 Brehmer, Lorentz (Sch.) 100f.
 Breide, Johann (Sch.) 100
 Bremen 10, 15, 120, 130, 144, 156f., 159–162, 172,
 174
 „Arme Seefahrt“/Schifferarmenstiftung
 156–160
 Bruderschaft/Gesellschaft der Bootsleute 15,
 120, 157–161
 „Haus Seefahrt“ 157–162
 Schiffgesellschaft 120, 160f.
 Hafen von Vegesack 161f.
 Broje, Albrecht (Sch.) 101
 Broje, Jürgen (Sch.; Kfm.; AM) 82, 84, 87, 101,
 112
 Brügge (Flandern) 20, 134
 Brun, Casper (Sch.) 84
 Brun, Hagen (Sch.) 52f.
 Brun, Hans 55
 Brun, Thomas (Sch.) 101
 Brune, Jürgen (B.; Sch.) 84, 87
 Buchow, Anna (Tochter des Heinrich Bole; Ehefrau
 des Jürgen Buchow) 56f.
 Buchow, Heinrich (Rh.) 23f.
 Buchow, Heinrich (Dr. jur.; Rh.; Bm.; Testaments-
 vollstrecker des Hans Uthstim) 60
 Buchow, Jürgen (Schwiegersohn des Heinrich Bole)
 56
 Budde, Hynryk (Sch.) 35f.
 Buker, Clawes (SF) 24, 51f., 60
 Bukert, Marten 137
 Burg (Insel Fehmarn) 166
 Burmeister, Gretke (Frau des Heinrich Burmeister)
 60
 Burmeister, Heinrich/Hynrick (Sch.; AM) 26, 55,
 60
 Burmeister/Burmester, Marten (Sch.; SF; Bruder des
 Peter Burmeister) 23, 39, 57
 Burmeister, Metteken (Ehefrau des Marten Burmei-
 ster) 57
 Burmeister, Peter (Bruder des Marten Burmeister)
 57
 Burow, Marcus (Sch.) 84
 Busseschutte, Pawel 55
 Bussowe, Hans (Sch.) 21, 23, 26, 35f.
 Christian IV. (Kg. von Dänemark) 168
 Christianopol (vormals Stadt in der Landschaft Ble-
 kinge/Südschweden, heute Kristianstad) 137
 Hl. Christoffer 21
 Hl. Clara 21
 Claussen, Johann (Sch.) 83
 Clement, Jacob (Sch.) 84
 Coetach, Jacob 83
 Colle, Marten 109
 Cracau, Carl von (niederländischer Agent in Stral-
 sund zu Beginn des 17. Jahrhunderts) 88f.
 Crassow, Heinrich (Testamentsvollstrecker des Hans
 Görne) 58
 Damerow, Clawes 52
 Damerow, Hans 52
 Daneke, Jochim (B.) 85, 87
 Dankwert, Adrian (AM) 72, 93
 Danzig 17, 24, 36, 107, 163f.
 Delfzijl (Niederlande) 164
 Demeliß, Tillian (Ehefrau des Hans Vith) 136f.,
 139
 Detleff, Hinrick (Sch.; SF) 44
 Dettloff, Hans (Rostocker Sch.; SF; AM) 156
 Dircksen, Albrecht 72
 Dollers, Reinolt/Reinhold (Sch.) 84, 87
 Dow, Klawes 52
 Drane, Mathias (Sch.; SF) 24, 33f.
 Drapel, Clawes (Sch.) 23, 34
 Dreas, Michel (Sch.) 83f., 87
 Drichel, Thomas (Sch.) 82, 84
 Dröge, Zacharias (Sch.; SF) 81f., 91
 Droge, Gerdt (AM; SF) 49
 Dwars, Clages (B.) 87
 Dwars, Hans 52
 Dwars, Thomas (Sch.; SF) 52f.
 Edzard (Gf. v. Ostfriesland) 163f.
 Einsiedeln (Schweiz) 59, 61
 Hl. Maria 59
 Eisenberger/Hutow, Hans 67
 Elers, Hans (Mitreeder und Freund des Jochen
 Schulte) 100
 Elme(n)horst, Hans (Schiffsschreiber) 21, 23, 36
 Emden 15, 19, 24, 130f., 158, 162–166, 177
 Clemensbruderschaft 24, 130f., 162
 Schifferarmenkasse 162
 Schiffergilde 158, 163, 166
 Enno (Gf. von Ostfriesland) 165f.
 Fallepage, Peter 72
 Falsterbo (Schonen) 62
 Faro (Portugal) 89
 Femer, Peter 138

- Fernowe, Elseben 44
 Firesen, Heinrich 137
 Fischer, Magnus (Sch.) 84, 87
 Fischer, Peter (Sch.) 84
 Flensburg 15, 166–172
 Heilgeisthospital 167, 170f.
 Kaufmannskompanie 169
 Neue Kompanie 169f.
 Schiffergelag/Schiffergesellschaft 167–172
 Foke, Mechel (SF) 52f.
 Fott, Jacob 52
 Frankfurt/Oder 67
 Fredelandt, Jacob (Rostocker Sch.; SF; AM) 156
 Frese, Claus, der Ältere (Sch.) 84, 86
 Frese, Claus, der Jüngere (Sch.) 84, 86
 Frese, Hans (Sch.; SF) 31, 55
 Frese, Jacob (Sch.) 84
 Friedrich, Johann (Fronermeister von Alterfähr)
 122

 Gager, Thonnies 137
 Gammarte, Batelt 52
 Garfers, Hans (Sch.) 84, 87
 Garlepow, Erdmann (Rh.; Kirchengeschworener der
 Nikolaikirche in Stralsund) 22
 Garze, Clawes 24
 Garwe, Hans (Kfm.) 39
 Gauw, Heinrich (Lübecker Sch.) 110
 Gelehar, Jochim 55
 Gellentín, Arendt (Sch.) 101
 Gerlich, Hinrich 55
 Gertsen, Johann (AM) 90
 Glefemer/Glevemer/Gnevemer, Drewes (Sch.) 24,
 34, 55
 Godtschalk, Titie 137
 Görne/Gorne/Goern(e), Hans (Sch.; SF) 33ff., 44,
 58
 Göttke, Frans (Sch.; Schwiegersohn des Martin
 Lokenvitz) 99
 Göttke, Jo(a)chim (Schneider?; Sch.) 85, 87, 108
 Gollnow (Pommern) 83
 Gottschalk, Johann (Testamentsvollstrecker des
 Heinrich Bole) 57
 Gowe, Claus 137
 Graes, Tytke (Sch.) 23, 35f.
 Gral, Matties 55
 Greifswald 46, 67, 83, 123, 137
 Hofgericht 123
 Grelle, Klawes (Radmacher) 46
 Grimmén (Pommern) 57
 Gronewolt, Arnt (SF) 24, 52

 Gronewolt, Hermen/Herman (Sch.; SF) 24, 34, 47
 Gronre, Peter (Sch.) 34f.
 Grot(h)e, Klawes/Clawes 52f., 55
 Grundyes, Blyx (SF) 43
 Gülzow (Mecklenburg) 105
 Güstrow (Mecklenburg) 153
 Hofgericht 153
 Gulisse, Hans (SF) 72
 Gulytze, Mattias/Mathias (Sch.) 23, 35f., 60
 Gylitz, Alexander 57
 Gylitz, Gertrud (Tochter der Gisela Gylitz) 57
 Gylitz, Gisela 57

 Hadersleben (Dänemark) 166
 Hagemester, Jacob (Sch.) 101
 Hagen (Westfalen) 64
 Hagenowé, Hynrik (SF) 24
 Hamburg 10, 15, 17, 19f., 24, 68, 82, 110, 126,
 130ff., 135, 140f., 143f., 168, 172, 174
 Admiralität 141
 St. Annenaltar 130
 St. Annenbruderschaft 24, 130
 Sklavenkasse (Cassa der Stück von Achten) 141
 Commerzdeputation 141
 Convoycollegium 141
 Flandernfahrer 17f.
 Islandfahrer 17
 Maria-Magdalenen-Kirche 130
 St. Olavbruderschaft 17, 19, 135
 Schiffer-Armen- und Siechenhaus 140f.
 Schiffergesellschaft 140ff.
 Seefahrer-Armen-Bruderschaft 141
 Spanienfahrer 142
 St. Ursulabruderschaft 19
 Trost-Haus oder „Die Seefahrenden Armen“
 140f.
 Hamelowe(n), Marten (Sch.; SF) 23, 34
 Hanauw, Henning (Rh.) 73
 Hardenberg (Rheinland) 63
 Hase, Heinrich 137
 Hase, Jacob (Sch.) 87
 have, Philipp van deme (Sch.) 33f.
 Havemann, Jacob (Sch.) 87, 101
 Heideman(n), Claus/Clas (Sch.) 87, 101
 Heidemann, Gödert (Sch.) 84
 Heidemann, Hans (AM; SF) 43f.
 Heideman, Hans (Sch.) 101
 Heidemann, Marcus (Sch.) 84
 Heinrich, Simon (Rh.) 73
 Helms (o. Vornamen) (Lübecker B., Prahmschreiber
 der Rigafahrer) 148

- Helmstedt (Ort in der Nähe von Braunschweig) 61
 Henniges, Michel (Quatzner) 85, 87
 Herman, Hinrich 72
 Hesse, Steffen (Sch.) 61
 Heydeman, Matties 55
 Hoern/Horne, Clawes (Sch.) 34
 Hövenehr, Gories (Sch.) 84
 Holme, Joachim (Mag.) 56
 Holste, Heinrich 61
 Holste, Steffen 55
 Holt, Hans (Sch.) 87
 Holtfreter, Steffen (B; Sch.) 86f.
 Holtync, Hans 52
 Holtyng, Johann (Rh.) 55
 Hoppe, Anna (zweite Frau des Hans Uthstim) 59f.
 Horne, Clawes (SF) 23f.
 Houwer, Michel (Sch.; SF) 44
 Hovener, Marten 54
 Hower, Michel, der Jüngere (Sch.) 84
 Hoyer, Claus 91
 Hundertmark, Henryk (Zm.) 46
 Husum (Schleswig-Holstein) 165f., 168
- Isebart, Marten (Sch.) 83
 Isebart, Michel (Sch.) 84, 86
- Hl. Jacob 21, 24, 145
 Jacobsen, Peter (Sch.) 81f.
 Jansen, Berent (Sch.) 84, 87
 Jansen, Catharina (Ehefrau des Michel Runge) 101
 Jansen, Claus 72
 Jansen, Cornelius/Cornillies (Sch.) 82, 87
 Janssen, Claus (Sch.) 83
 Janssen, Jacob (Sch.) 81
 Jelsshorn, Cordt 55
 Joenzen, Hans 24
 Johann Albrecht (Hzg. von Mecklenburg) 151
 Jowe, Merten 55
- Kaffmester, Simon (Rostocker Sch.) 65
 Kagelmaker, Jacob (B.; Sch.) 81f., 84, 87
 Kalmar (Schweden) 89, 115
 Kanckel, Michael 61
 Kappeln (Schleswig-Holstein) 166
 Karckhoff, Arent (Sch.) 84
 Kardasse, Marten (SF) 91
 Kardasse, Matteus (Sohn des Marten Kardasse) 91
 Karffysse, Hynryck (SF) 43, 49
 Karl V. (deutscher Ks.; Kg. von Spanien) 140
 Karl XI. (Kg. von Schweden) 118
- Karl von Södermanland (schwedischer Hzg.) 163
 Karok, Hans (Sch.) 52f.
 Karpfanger, Berend Jacobsen (Hamburger Sch.; AM) 141
 Karrok, Symen (Zm.) 46
 Kartke, Claus (B.) 82
 Kartzitz (Rügen) 137
 Katharina (Schwester des Hans Vith) 139
 Kebe, Clawes (SF) 43
 Kebe, Marten (AM) 49, 52
 Kenz (Pommern) 59
 Ketel, Clawes (SF) 55
 Ketel, Jacob 52f.
 Kikert, Wilm 83
 Klar(e), Jochym (Sch.) 52, 61
 Klatte, Jochim (Sch.) 101
 Kleedt, Pagel (Sch.) 84
 Klemente, Erik 55
 Klinkenberch, Hans (B.) 83
 Klinckow, Heinrich (schwedischer Appellationsrat und Direktor des Geistlichen Konsistoriums zu Wismar) 116
 Kloet, Hermen (Sch.; SF) 24, 34
 Klopstock, Tonnies (Sch.) 84
 Kloth/Kloet, Hans (SF) 23, 55
 Kloske, Hans (SF) 24, 42
 Kluke, Hinrich 138
 Kniephoff, Franz (Sch.) 87
 Kniphoff, Jochim (Sch.) 84
 Knut, Mechel 61
 Kobrow, Sebald (Dr. jur.; Testamentsvollstrecker des Hans Uthstim) 38, 59f., 72
 Koche, Hans 55
 Koepmann, Hans (Sch.) 81f.
 Köster, Jürgen (B.; Sch.) 84
 Koller, Bernt 52f.
 Kolre, Mathias/Mattias (Sch.) 23, 34f.
 Konynk, Thomas (S.) 23, 35f.
 Koosmann, Carl (Setzschiffer) 76
 Kopeke, Jakob (Sch.; SF) 61
 Kopenhagen 89, 123, 166, 168
 Schifferkompanie/Skipperlav/Schiffergelag 123, 166, 168
 Kothe, Hans 55
 Kraske, Hans (Testamentsvollstrecker des Hans Görne) 58
 Kraßow, Daniel 137
 Krenzlin, Margarete (Ehefrau des Joachim Schwichtenberg) 71
 Krey(e), Claus/Clas (Sch.) 84, 101
 Krisow, Marten (AM; SF) 43, 44

- Kröger, Hans (Höker; B.) 85, 100
 Krohn, Peter (Sch.) 87
 Kruse, Hans (Sch.) 87
 Kruse, Jochim (SF) 55
 Kruse, Kersten/Karsten (Sch.; SF) 24, 33ff.
 Kuse, Clawes (SF) 49
 Kwisow, Hynrick 52
- Labes, Lemmeke 24
 Ladewich, Jacop (Sch.) 53
 Ladewich, Jacob (SF) 56
 Lagebus, Hans 52
 Lange(n), Hynryck/Hinrick (Kellermeister) 38, 55
 Lange, Jürgen 61
 Lange/Langhe(n), Marcus (Sch.) 23, 34f., 45
 Langhe, Yacob (SF) 24
 Lancken, von der (o. Vornamen) (Kanzler der Regierung von Schwedisch-Pommern) 113
 Lasche, Michel (Sch.) 87
 Lasteke(n), Kersten (SF) 24, 52
 Lastye, Jürgen 87
 Laude, Jacob 137
 Leiden, Lubbert van 44
 Lestman, Paul 91
 Lewark, Asmus (B.; Sch.) 87
 Lokenvitz, Henningk (Sch.) 84
 Lokenvitz/Lokelvitz, Martin/Marten (Sch.) 99, 101
 London 20
 Lopersche, Hans 44
 Lorbeer, Christoph (Bm.) 67
 Lorbeer, Sabel (Sohn des Christoph Lorbeer) 67
 Lorf, Marcus (Sch.) 86, 87
 Lubbe, Gerd (Testamentsvollstrecker des Hans Szume) 59
 Lubbe, Titie (Sch.) 84
 Lubeke, Paul, der Jüngere (Sch.) 84
 Lubnehr, Bartelt (Sch.) 84
 Lucht, Hans (Sch.) 84, 111
 Lucht, Marten (Sch.) 87, 90
 Luchtsche/Luchtszsz, Hans (Frau des Hans Lucht?) 44
 Lübeck 9f., 15, 19f., 24, 38, 67f., 89, 110, 115, 130f., 133, 135f., 140, 143, 145, 147, 149f., 161, 168, 172, 174f.
 St. Annenbruderschaft 9f., 136, 140, 142–145
 Bergenfahrer 18
 Burgkirche 145
 Jacobikirche 140, 145
 Nikolausbruderschaft 9, 19, 24, 130ff., 135, 142, 144f.
- Rigafahrer 146–149
 Schiffergesellschaft 9, 24, 110, 142f., 145–148, 150f., 155
 Sklavenkasse 147
 Spanienfahrer 149
 Lübecke, Paul (Sch.; Kfm.; AM; SF) 85
 Lübecke, Marten (Sch.) 85
 Lühe, Dorothea von der (Ehefrau des Hans Kröger) 100
 Lüneburg 68
 Luetken, Andreas (Sch.) 87
 Luteke(n)/Luetken, Hans (Sch.; SF) 23, 34f.
 Luteke(n)/Luetke, Marten/Martin (Sch.; SF) 23f., 34f., 62
 Luteke(n), Schiir (Sch.?) 52ff.
 Lutke, Schyr 54
 Lutzen, Jürgen 90
 Lyllegghen, Mechele 59
 Lyst, Steffen (Sch.) 23, 34
- Madrid 166
 Hl. Maria 21f., 145
 Markow, Jakob (Sch.) 84
 Markowen, Anna (Ehefrau des Jochim Usedom) 100f.
 Markowen, Christina (Halbschwester der Anna Markowen) 100
 Markvart, Klawes 52
 Marquardth, Jacob 55
 Marzen, Tomas 52
 Maske, Berthold 62
 Maske, Clawes (Sch.) 52f.
 Maske, Hynrick (K.) 52, 54
 Masman, Dynnies 62
 Matthias, Claus (Kirchengeschworener der Nikolai-kirche in Stralsund) 22
 Mechel, Bertelmewes/Bartolomeus 52f.
 Meyer, Bartolomeus (Sch.) 85
 Meyer, Hans 62
 Meyer, Hans (B.; Sch.) 85
 Millan, Hans, der Ältere (Quatzner; Sch.) 85
 Millahn/Mildahn, Hans (Sch.) 122
 Möller, Jochim (B.) 83
 Möller, Mathias (AM der Schiffszimmerleute) 83
 Möller, Rolof (Bm.) 22
 Möller, Tewes (Barbiergeselle) 83
 Möller, Thies (Schiffszimmermann) 83
 Moller, Hans 137
 Moller/Molre, T(h)omas 52, 55
 Molre, Hinrick 55
 Moltzahn, Albrecht 98

- Moordorf (Ort in der Nähe von Stralsund) 62
 Moth, Marcus (B.; Sch.) 83, 87
 Mouwe, Asmus 109
 Mouwe/Mowen, Clawes/Klawes (SF) 43, 52
 Mundt, Claus (B.) 82
- Never, Heinrich (Wismarer Reformator) 66
 Hl. Nikolaus 145
 Norenberch/Norrenbarch, Gotschalk (Sch.; SF) 22f.,
 26, 33, 36
 Norrköping (Schweden) 137
 Nüsch(en), Wilhelm (Sch.) 122ff.
 Nygeman, Laurens 52f.
 Nygemann, Pawel 52
 Nygenhagen, Hynryck 52
- Oldermann, Hans (SF) 55
 Ortelin, Joachim (Notar) 110
 Ouwstersche, die alte (o. Vornamen) 72, 90
 Owstihn, Jochim Rüdiger von (schwedischer Regie-
 rungsrat) 116
- Padel, Heinrich (Testamentsvollstrecker des Hans
 Görne) 58
 Pameresse, Marten 52
 Parchmann, Hinrich (AM) 82
 Pargmon, Bartolomeus (Sch.) 112
 Parow(e), Hans (Sch.; SF; Testamentsvollstrecker
 des Marten Burmeister) 24, 29, 34, 57
 Parow, Hans (B.) 83
 Parow, Jacob (Testamentsvollstrecker des Hans Szume)
 59
 Paske, Tewes (Sch.; SF) 23, 34
 Pawels, Clawes 48
 Pen(t)zelyn/Pentzelin, Clawes (Sch.; SF) 23f., 33–36,
 62
 Peters(en), Bastian (Sch.; AM) 84, 98, 101, 112
 Petersen, Cornelis (Sch.) 85
 Petersen, Hinrick/Hinrich (Sch.) 84, 87, 101
 Petersen, Jacob (Sch.) 84
 Pewes, Klawes 52
 Philipp-Julius (Hzg. von Pommern-Wolgast) 76
 Picht, Nikolaus (Dr. jur.; Rh.; Testamentsvoll-
 strecker des Heinrich Bole) 57
 Pick, Marten (Sch.) 82
 Piehl (o. Vornamen) (Dr.; Notar) 108
 Plesse, Reymes 52
 Pomrezeken, Hynrick 52
 Poppe, Peter (Sch.) 23, 34f.
 Potten, Mattyes 52
 Prael, Clawes (Sch.) 21, 23, 26, 33, 35f.
- Prant, Carsten (Sch.) 84
 Prante, Symen 52
 Prant(e)ke, Carsten/Karsten (Sch.; SF) 22f., 26,
 34f.
 Prehn, Aren(d)t (B.; Sch.) 83, 85, 87
 Prohn (Ort in der Nähe von Stralsund) 59f.
 Proon, Claus (Sch.) 84, 87
 Prusse, Asmus 52f.
 Prütze, Johann (Bm.) 22
 Pust, Cordt (SF) 55
 Pyk, Peter 52
- Quilauw, Johannes (Rh.; Bm.) 73
 Quinnes, Gories (B.; Sch.) 81f.
 Quinz, Michel (AM; SF) 43
- Raddevan, Michel (Sch.) 101
 Rafe, Jochim (Sch.) 84
 Ramitz (Rügen) 137
 Rampen, Peter 138
 Ranges, Cornelius 87
 Ranges, Daniel (Sch.) 81f.
 Ranges, Hans (Sch.; Kfm.; AM) 85
 Ranges, Michel (Sch.) 84, 87
 Rantzow, Jochim (Kfm.; Rh.) 55
 Rappin (Rügen) 137
 Reddeffan, Peter 52
 Reseken, Margarete (Ehefrau des Jochen Schulte)
 100
 Reygersen, Claus 83
 Richstich, Claus (B.; Sch.) 81f.
 Ricke, Hans (AM) 43f.
 Riga (Livland) 135, 137
 Rike, Hans (Sch.) 101
 Risup, Hans (Kfm.) 86
 Roddeske, Jacob (SF) 24
 Roddevan/Reddefan, Matt(h)ias/Matties (Sch.; AM;
 SF) 23–26, 32, 34f., 51f.
 Roddevan/Reddevan, Schiir (SF) 24, 51f.
 Roeck, Lutke 62
 Rolke, Hans (B.) 52, 54
 Rolke, Klawes (K.; SF) 52, 54
 Rolecke/Rolleke, Jacob, der Ältere (Sch.; AM; SF)
 23–26, 32, 34, 42, 47, 51
 Rolecke, Jacob/Jacop, der Jüngere (Sch.; SF) 24, 48,
 52f.
 „de olde Rollesche“ 47
 Rosenbo(h)m, Michel (Sch.) 85, 101
 Rostock 15, 19f., 24f., 65f., 68, 82, 88, 119, 123,
 130, 150–155, 172f.
 Bergenfahrer 150f.

- Hundertmänner 153
 Juristische Fakultät der Universität 123
 Kaufmannskompanie 151
 Schiffergesellschaft 150ff., 154ff.
 Schonenfahrer 150f.
 Schonenfahrergelag 150ff., 154ff.
 Rüning (o. Vornamen) (schwedischer Admiral) 109
 Rugemann, Cord (Rh.; Kirchengeschworener der Nikolaikirche in Stralsund) 22
 Rulves, Brüning (Bremer B.; Schiffsschreiber; Sch.; SF) 140, 159
 Rummert, Carsten (Sch.) 86f.
 Runge, Michel (B.; Sch.; Kfm.; AM) 85, 87, 101
 Runthovet/Runthowet, Marcus (Sch.; SF) 34f.
 Ryder, Peter (SF) 52f.
- Sack, Hans (SF) 55
 Salfflahe, Martin (Geistlicher) 105
 Sammelowe(n), Mattias (SF) 24
 Sammelowe(n), Peter (Sch.; SF) 42, 51
 Samow, Peter (B.) 83
 Sandthagen, Hinrick/Hynryck (Sch.?) 31, 55
 Santiago de Compostela (Nordwestspanien) 58, 60, 62
 Sasse, Hans 55
 Schack, Peter (Sch.) 101
 Schele, Anna (Witwe des Michael Kanckel) 61
 Schick, Jacob (AM) 72, 93
 Schinkel, Hans (Greifswalder Bürger; Patron des Schifferaltars in der Stralsunder Nikolaikirche) 22
 Schlichtekrull, Johannes (Rh.) 73
 Schmedesche, Hans 137
 Schmidt, Hans (Kfm.) 85f.
 Schmidt, Hinrich (Sch.) 81f.
 Schomaker, Hans (SF) 24
 Schroder, Hynryk (Sch.) 36
 Schröder, Heinrich 137
 Schröder, Jasper 137
 Schütting, Heinrich (Bm.) 22
 Schulte, Jochen (Sch.) 100
 Schulte, Peter (Sch.; SF; Schreiber) 44
 Schultze, Volrath (Wolgaster Rh.) 105
 Schutte, Klawes 52
 Schwarte, Albrecht (Sch.) 107
 Schweiknitz (Rügen) 137
 Schwichtenberg, Anne (Tochter der Margarete Krenzin und des Joachim Schwichtenberg) 71
 Schwichtenberg, Joachim (Sch.; SF) 71
 Schwien, Heinrich (Lübecker Sch.) 110
 Schyfelbein, Hans (Kornschreiber) 38
- Scorp, Symer (Fährmann) 46
 Sriver, Heinrich 62
 Sedekorn, Gorges 55
 Seger, Clawes 52
 Seg(h)er, Jochim/Jachem/Achim (Sch.; SF) 23f., 34, 52, 56
 Sekut, Hans (Sch.) 84
 Sekute, Hans 46
 Semperke, Jens 72
 Sernyn, Jochym (SF) 49
 Siebenberg, Hermann (Kirchengeschworener der Nikolaikirche in Stralsund) 22
 Siegfried, Sabel (Bm.; Kirchengeschworener der Nikolaikirche in Stralsund) 22
 Sigismund III. (Kg. von Polen) 163
 Slasse, Berenth 55
 Sleswyk, Bartholomeus (Sch.) 23, 33–36, 45
 Slupwachter, Herman (Dr.; Kamminer Generaloffizial; Rektor der Universität Greifswald; Kirchner von Stralsund) 22
 Smedemann, Heinrich (Testamentsvollstrecker des Marten Burmeister) 57
 Smyrik/Smyrke, Mathias/Mattias/Mattyes (Sch.; SF) 24, 33f., 62
 Smyrke, Margarete (Witwe des Mathias Smyrke) 62
 Smyt, Clawes (AM) 49, 52
 Smyt, Peter (SF) 52, 56
 Sondach, Michel (Sch.) 84
 Sonderburg (Dänemark) 166
 Sparke, Michel 137
 Spengemann, Heinrich (Rh.) 73
 Speyer 153
 Reichskammergericht 153
 Spotel, Hans (SF) 49
 Stade 166, 172
 Kaufleute- und Schifferbrüderschaft 166, 172
 Stade, Georg von (Beauftragter des Grafen Enno und der Stadt Emden) 166
 Stanecke, Klawes 52
 Staneke, Hans (Höker; B.) 85
 Staneke, Peter 55f.
 Staneke, Reimar 24
 Stargard (Pommern) 18
 Staude(n), Jonas (Mag.; Pastor; Beichtvater des Heinrich Bole und des Hans Uthstim) 56, 59
 Staude(n), Jonas (Sohn des Mag. Jonas Stauden) 59
 Steffen, Marten (Sch.) 82
 Steinwer, Hippolyt (Oberkirchherr von Stralsund) 66
 Steinwich, Lambert (Bm.) 73
 Stendal (Brandenburg) 18f.

- Stenwech/Stennwych, Michell 72
 Stern, Conrad (Advokat) 99
 Sternbach, Heinrich Coelestin von (Vizepräsident des Tribunals in Wismar) 116
 Sternberg (Mecklenburg) 58, 61
 Stettin 18f., 89
 Stockholm 86f., 98, 113, 115
 Stolte, Frans (Sch.) 23, 35f.
 Stralsund 7, 12–15, 19, 21, 24, 28–31, 36, 38ff., 45, 47, 50f., 56, 60, 65–68, 70f., 74, 76, 78–83, 85f., 88ff., 94f., 102ff., 109f., 112, 115, 117–124, 130, 136–139, 147, 172–177
 Barther Keller 51
 Gasthaus auf dem Roten Meere 57f., 62
 Heilgeisthospital (Elendenhaus) 56–59, 62, 100, 104
 Jacobikirche 57f., 62f., 92, 100f.
 Johanniskloster 28, 50, 56f., 59, 66, 100, 104, 108
 St. Jürghospital 57f., 62
 König-Artus-Hof 51
 Korporation der Bootsleute 15, 120
 Marienbruderschaft 7, 11ff., 21ff., 27, 29, 32f., 44, 48, 58, 66, 125, 127, 132, 145
 Neues Haus/Rathaus der Neustadt 51
 Nikolaikirche 11, 22, 31, 36, 56–59, 64, 92, 136, 145
 Paul Lestmans Armenhaus 91, 104
 Schifferarmenhaus (Schiffer-Stiftung Haus) 7, 92, 101, 104f., 107f., 126f.
 Schiffergesellschaft 7, 73–77, 79f., 83, 86, 88–94, 96, 98, 102f., 105, 107ff., 117–120, 122, 128, 145, 174
 Schifferkompanie 7, 11, 13, 15, 23, 25, 33, 65, 68ff., 73f., 76, 78f., 81, 86ff., 94, 98, 101, 107–110, 116, 119–129, 176
 „vp(p) dem(e) valde“ 58, 62
 Waisenhaus 78f., 100f., 104, 108
 Struvynck, Jacob (SF) 55
 Stubbe, Bernd (Sch.; Wirt des Schiffergesellschaftshauses) 79, 92
 Stubbe, Christoffer (Sch.) 87
 Styllow, Hynrik 44
 Sule, Clawes 55
 S(z)uleke, Jorgen (Geistlicher; Schwager des Hans Szume) 31, 58
 Su(h)m, Matties/Marhias 52, 63
 Swanke(n)/Swanke, Hinrik/Hynrik (Sch.; SF) 21, 23, 26, 33–36, 47, 51
 Svarten, Hynrik (Zm.) 46
 Svem/Szume, Clawes (Sch.) 23, 34f., 45, 63
 Svem, Clawes (Ratsdiener) 63
 Swarte, Blasius 67
 Swarte, Jacob 63
 Sydarge, Matties (SF) 52
 Szume/Svem/Sume, Hans (Sch.; SF) 21ff., 26, 29, 31, 34f., 42, 58
 Szume, Taleken (Ehefrau des Hans Szume) 59
 Tacke, Hans 55, 64
 Tacke, Ilsebe (Ehefrau des Hans Tacke) 64
 Tantow, Gisela (Tochter des Heinrich Bole; Ehefrau des Michael Tantow) 56f.
 Tantow, Michael (Ehemann der Gisela Tantow; Schwiegersohn des Heinrich Bole) 56
 Techelsche, N. (o. Vornamen) (Kleidersellerin/-höckerin) 137
 Terhoff, Hans (AM; SF) 43f.
 Terk, Mechel 52
 Tesche, Clas (Sch.) 87
 Tesche, Jochim, der Jüngere (Sch.) 84, 87
 Tesche, Peter (Sch.) 81f.
 Teschvitz (Rügen) 137
 Teske, Casper (Sch.) 87
 Tetzitz (Rügen) 137
 Thene, Ladwig 137
 Thorff, Cornelius 72
 Tilseken (Magd des Hans Szume) 58
 Timme, Hans (S.) 35f.
 Timme, Clemens (Wismarer Reformator) 66
 Tobringer, Hinrick/Henning (Sch.) 38, 52, 67
 Tomeke, Klawes 52f.
 Tschälhar, Peter (Rh.) 73
 Tres(s)owe, Hans (Sch.) 23, 35f.
 Trittelvitze, Zabel (Kfm.) 57
 Turow, Jan (Sch.; Schwiegersohn des Martin Lokenvitz) 99
 Tydemann, Hermann (Sch.) 24, 39
 Tydeman, Tydeke 23
 Tylle, Clawes (SF) 42
 Uggels, Sven 51
 Ulrich (Hzg. von Mecklenburg) 153
 Ummansse, Hynrick 52
 Ummanz (Rügen) 57, 59
 Kirche zum Heiligen Kreuz 57
 Usedom/Vsedom, Jochim (Sch.) 84, 100
 Usedom, Margareta (Tochter des Jochim Usedom aus erster Ehe) 101
 Utensen, Margarete (Mutter des Hans Görne) 58
 Uteske/Utteske, Thomas/Tomes (Sch.; SF) 23f., 33–36

- Uthstim/Uthstym, Hans (Sch.; AM; SF) 43f., 49, 59f., 65, 71f.
- Uthstim, Michael/Michel/Mychel (Sch.; SF; Sohn des Hans Uthstim aus erster Ehe) 44, 49, 60, 65
- Vargatz, Stephan (Provisor der Marienkirche und des Georgenhauses in Greifswald; Kämmerer; Patron des Schifferaltars in der Stralsunder Nikolaikirche) 22
- Varsnevit (Rügen) 137
- Veikvitz (Rügen) 137
- Velde, Jürgen von (Rh.) 73
- Vicke, Claus (B.) 82f.
- Viht, Jacob 137, 139
- Vindelthier, Andreas 59
- Vindelthier, Margarete (Witwe des Andreas Vindelthier) 59
- Vith, Hans (B.) 136–139
- Vith/Viht, Ties (Onkel des Hans Vith) 137, 139
- Vlege/Flege, Hans (Sch.) 23, 34f.
- Vohrrt, Hinrich 137
- Volcker, Peter (Sch.) 101
- Volckers, Witte 83
- Volckwart, Peter (Sch.) 85
- Volkwartsen, Volckwart (Sch.) 83
- Volckwert, Joachim (B.) 54
- Volske, Hinrik (Greifswalder Bürger; Patron des Schifferaltars in der Stralsunder Nikolaikirche) 22
- Vos, Hans 60
- Vreese, Andreas (Sch.; Ratsbediensteter) 33ff., 64
- Vrobose, Hinrik (Greifswalder Bürger; Patron des Schifferaltars in der Stralsunder Nikolaikirche) 22
- Waldemar IV. (Kg. von Dänemark) 134
- Wallenstein, Albrecht Wenzeslaus Eusebius von (kaiserlicher Feldherr) 79f.
- Warneke, Melchior (Rh.) 73
- Warnemünde 151–154
- Warner, Hermen 24
- Waye, Claus 137
- Weber, Michael (Notar) 110
- Welant, Symon/Symen (Sch.; SF) 23f., 34, 52
- Wendt, Hans (Setzschiffer) 76
- Wend, Katharina (Ehefrau des Peter Went) 64
- Went/Wend, Peter (Sch.) 23, 35f., 64
- Werdenborch, Jürgen (Sch.) 84
- Wernecke, Hermann 64
- Wernecke, Moetke (Ehefrau des Hermann Wernecke) 64
- Wetzlar 148
- Reichskammergericht 148
- Wichmann, Anna (Enkelin der Margarete Krenzin) 71
- Wienecke, Jürgen (Kfm.; AM der Lübecker Riga-fahrer) 148f.
- Wigghersche, Taleke 44
- Wilde, Albrecht (Bürger aus Greifswald) 46f.
- Wilde, Hans (Kellerknecht) 38
- Wilhelm, Marcus 64
- Wilsnack (Brandenburg/Prignitz) 58–62
- Windt, Johannes (Prediger) 66
- Wismar 9, 13, 15, 18ff., 24f., 65f., 68, 114ff., 118, 123f., 150
- Amt der Schiffergesellschaft 13, 150
- St. Annenbruderschaft 150
- Papagoiengesellschaft 150
- Seglerkompanie 18
- Segler- oder Kaufleutheaus 18, 150
- fraternitas/societas velificatorum 9, 18
- königlich-schwedisches Tribunal 114, 116, 118, 123f.
- Witte/Wytte, Hans 55, 64
- Woele, Martin (Rh.; Testamentsvollstrecker des Heinrich Bole) 57
- Woike, Hans 137
- Wolder, Merten 55
- Wolgast 82, 105, 113
- Wollschläger, Hindrich 98
- Wolter, Andreas, der Jüngere (Sch.) 87, 100
- Wolter, Catarina (Ehefrau des Andreas Wolter) 100
- Wolter, Hans, der Ältere (Sch.) 87
- Wolter, Hans, der Jüngere (Sch.) 84
- Wolter, Joachim (Sch.) 139
- Wolter, Thomas (Schiffszimmermann; Sch.) 85
- Wolter, Titie (Sch.; AM) 11, 125
- Wostenye, Hennynck 55
- Wulff/Wolff, Clawes (Sch.) 34f.
- Wulff, Eggert (Sch.) 81
- Wylken, Lawrenz (AM) 49
- Wylken, Marcus (SF) 43
- Wystik, Matias 52
- Wyte, Hans 56
- Xiehl, Paul (Rh.) 73
- Zeyer, Peter (Badermeister) 137
- Zimmermann (o. Vornamen) (Sch.) 76

ISBN 3-7400-0924-1

ISSN 0065-0358