

Beiträge zur hansischen Kultur-, Verfassungs- und Schiffahrtsgeschichte

HANSISCHE STUDIEN X

Abhandlungen
zur Handels- und Sozialgeschichte

Band
31

VERLAG
HERMANN BÖHLAUS NACHFOLGER
WEIMAR



BEHANDLUNGEN NUR HANDLUNGEN
UND SOZIALGESCHICHTE



Handgezeichnet im Auftr. d. dts.
Forschungs-Gesellschaft

Band 31

Verlag Hermann Bohlaus Nachfolger

Weimar

ABHANDLUNGEN ZUR HANDELS-
UND SOZIALGESCHICHTE

Herausgegeben im Auftrag des
Hansischen Geschichtsvereins

Band 31

1998
Verlag Hermann Böhlaus Nachfolger
Weimar

*Beiträge zur hansischen Kultur-,
Verfassungs- und Schiffahrtsgeschichte*

Hansische Studien X

Herausgegeben

von

HORST WERNICKE

NILS JÖRN

1998

Verlag Hermann Böhlhaus Nachfolger

Weimar

Diese Publikation wurde ermöglicht durch die freundliche Unterstützung
des HGV, dem wir für seine großzügige Förderung danken.

Die Deutsche Bibliothek - CIP-Einheitsaufnahme
**Beiträge zur hansischen Kultur-, Verfassungs- und
Schiffahrtsgeschichte** / hrsg. von Horst Wernicke und Nils Jörn.
- Weimar : Verlag Hermann Böhlaus Nachfolger Weimar, 1998
(Hansische Studien ; 10)
(Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte ; Bd. 31)
ISBN 3-7400-1047-9

Dieses Buch ist aus säurefreiem Papier hergestellt und entspricht den Frankfurter Forderungen zur Verwen-
dung alterungsbeständiger Papiere für die Buchherstellung.

ISBN 3-7400-1047-9

ISSN 0065-0358

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
Fernsehsendung, der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen, der Übersetzung und der literarischen oder
anderweitigen Bearbeitung.

© 1998 by Verlag Hermann Böhlaus Nachfolger Weimar GmbH & Co.

Satz: Gerhild Riemann
Druck und Bindung: Franz Spiegel Buch GmbH, Ulm
Printed in Germany

Inhaltsverzeichnis

Vorwort.....	9
FRANZ IRSIGLER Erscheinungsbild und Erfahrungswelt des hansischen Kaufmanns	11
HERBERT LANGER Handel, Bildung und Gelehrsamkeit in pommerschen Seestädten der frühen Neuzeit.....	23
MARIJKE DE WIT Baltic and Nordic students in the Netherlands (15th-16th centuries).....	31
KONRAD FRITZE Das Buch auf den Spuren des Handels im Ostseeraum an der Wende vom Mittelalter zur Neuzeit.....	43
MARIE-LOUISE PELUS-KAPLAN La „Connaissance du Monde“ à Lübeck et Hambourg aux XVIe et XVIIe siècles.....	51
KERSTIN DRONSKE Lübecker Testamente als Quelle zur Kulturgeschichte des Spätmittelalters.....	61
JOHANNES SCHILDHAUER Stralsunder Bürgertestamente als Quellen zur Lebensweise der städtischen Bevölkerung - Die bürgerliche Familie	67
NORBERT ANGERMANN Hansisch-russische Kulturbeziehungen im Mittelalter.....	73

ELISABETH HARDER-GERSDORFF <i>Der klingedtt geldtt: Kaufmannssprache auf russischen Märkten in der niederdeutschen Phraseologie des Tönnies Fonne (Pleskau 1607)</i>	81
NIKOLAUS ZASKE Der Cathedralbautyp in ostseeländischen Hansestädten	93
KONRAD FRITZE Der Hafen zur Hansezeit als ökonomisch-technisches und soziales Ensemble	101
VILNIS PAVULANS Die Schifffahrt der lettischen Volksstämme in der Epoche des frühen Feudalismus	115
GERHARD THEUERKAUF Der Hamburger Hafen vom 12. bis zum 16. Jahrhundert.....	129
HEIDELORE BÖCKER Bodden und Haff - Fernhandel und Seeräuberei. Vorpommern und Rügen vom 13. bis 16. Jh.....	145
C.F.L. PAUL Hafenanlagen und Lotsenwesen in der westlichen Zuidersee (1560-1700)....	161
PETER HOFFMANN Der Petersburger Hafen im 18. Jahrhundert.....	169
THOMAS BRÜCK Zur Entwicklung und Bedeutung von Korporationen der Schiffer und Bootsleute vom ausgehenden 15. bis zum beginnenden 17. Jh.....	181
HERBERT EWE Die Seekarten des Mittelalters. Aufkommen - Verbreitung - Bedeutung	201
GÜNTER KRAUSE Das Seekriegswesen in der Geschichte der Hanse	207

HORST WERNICKE

Hanse und Reich im 15. Jahrhundert - ihre Beziehungen im Vergleich 215

HEIDELORE BÖCKER

Die kleine Hansestadt in ihren „europäischen Dimensionen“ 239

PETER NEUMEISTER

Widerspiegelung hansischer Beziehungen in städtischen Rechtsquellen
Berlins..... 253

HEIDELORE BÖCKER

Märkisch-pommerscher Lehnsstreit. Hintergründe des Verhaltens pommerscher
Städte im zeitlichen Umfeld des Rostocker Landfriedens von 1283..... 261

HEIDELORE BÖCKER

Hanse und Kleinstadt im spätmittelalterlichen Vorpommern/Rügen 275

HORST WERNICKE

Von Rechten, Freiheiten und Privilegien - Zum Wesen und zur Dynamik
in der Hanse 283

FRIEDRICH BERNWARD FAHLBUSCH

Das Hansische Unterquartier - Ein Irrweg der Forschung?..... 299

GÖRAN DAHLBÄCK

Gast oder Bürger? Zur rechtlichen Stellung des deutschen Kaufmanns im
mittelalterlichen Schweden..... 309

KNUT HELLE

Die Rechtsstellung der Deutschen in Bergen während des Mittelalters..... 315

E. A. RYBINA

Einige Fragen der Beziehungen zwischen Novgorod und der Hanse 323

NILS JÖRN

Die Stellung des englischen Ältermannes in der Verfassung des Stalhofes.... 331

Abbildungsverzeichnis 343

Siglen- und Abkürzungsverzeichnis..... 345

Index der Personen- und Ortsnamen 347

Vorwort

Der vorliegende Band beinhaltet die Ergebnisse der 33., 34. und 35. Jahrestagung der Hansischen Arbeitsgemeinschaft in der DDR, die zwischen dem 14. und 19. September 1988 in Rostock zum Thema: „Städtehanse - Territorialfürstentum - Reichsgewalt in Mittelalter und früher Neuzeit“, dem 26. und 29. September 1989 in Stralsund zu „Schiffahrt und Häfen zur Hansezeit“, und dem 31. Oktober und 1. November 1990 in Magdeburg über „Die Hanse: Verfassung und Recht“ durchgeführt wurden. Mehrere Beiträge, die auf Vorträge auf der 5. Tagung der „Assoziation zur Erforschung der nördlichen Meere“ zurückgehen und sich mit hansischen Themen beschäftigen, wurden ebenfalls in diesen Band integriert. Das Spektrum wird außerdem durch zwei Artikel abgerundet, die zwar keinem der genannten Treffen entsprangen, sich aber in den thematischen Zusammenhang einordnen und diesen vervollständigen.

Die Hansische Arbeitsgemeinschaft in der DDR wirkte bis zur politisch bedingten Trennung im Jahre 1969 unter dem Dach des Hansischen Geschichtsvereins; danach wurde sie Bestandteil der Historiker-Gesellschaft der DDR. Die Hansische Arbeitsgemeinschaft veranstaltete alljährlich im Herbst eine international gutbesuchte Fachtagung und gab seit 1958 die „Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte“ heraus, die im Verlag Böhlau Nachfolger Weimar unter der bewährten Betreuung von Leiva Persen standen. Diese von der Fachwissenschaft beachtete Publikationsreihe etablierte sich als zweite Reihe des HGV. Seit den sechziger Jahren wurden die Ergebnisse der Jahrestagungen innerhalb dieser Reihe als „Hansische Studien“ veröffentlicht, die mit dem vorliegenden Band X vorläufig enden.

Die letzten drei Tagungen der Arbeitsgemeinschaft wurden thematisch, organisatorisch und personell von dem Zentrum der hansischen Geschichtsforschung in der DDR, das sich seit den sechziger Jahren an der Sektion Geschichtswissenschaft der Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald gebildet hatte, getragen und thematisch bestimmt. Bis 1982 wurde diese Arbeitsgruppe von dem 1994 verstorbenen Johannes Schildhauer geleitet. Konrad Fritze übernahm nach der Emeritierung seines Lehrers und Freundes diese Aufgabe und füllte sie bis zu seinem frühen Tod im Jahre 1991 aus. Das Forscherkollektiv bestand neben den Lehrstuhlinhabern für die Geschichte des Mittelalters und der Frühen Neuzeit aus mehreren Promovenden, Assistenten und Habilitanden, die zu einem breiten Spektrum hansischer

Themen arbeiteten und die Ergebnisse ihrer Forschungen in einer Vielzahl von Veröffentlichungen dokumentierten. Mehrere ehemalige Mitglieder dieser Arbeitsgruppe sind auch in diesem Band mit ihren Aufsätzen vertreten.

Die konzentrierte und erfolgreiche wissenschaftliche Arbeit in Greifswald zur hansischen Geschichte wurde während der Evaluierung durch die Konstanzer Arbeitsgruppe positiv eingeschätzt und bildete die Grundlage dafür, daß 1992 eine Professur für Mittelalterliche Geschichte/Hansegeschichte am Historischen Institut der Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald eingerichtet wurde. Dies und die großzügige Förderung des HGV ermöglichten es, die Ergebnisse der letzten drei Arbeitstagungen der HAG in diesem Band zu dokumentieren. Die Veröffentlichung der Beiträge verzögerte sich mehrfach durch den Aufbau des Lehrstuhls, vielfältige Verpflichtungen des Lehrstuhlinhabers als Direktor des Historischen Instituts sowie durch technische Schwierigkeiten. Die Herausgeber sind sich des verlegerischen Risikos bewußt, so lange Zeit nach den Tagungen mit den Ergebnissen an die Öffentlichkeit zu treten, haben sich aber aufgrund des allgemeinen Interesses an der Hansegeschichte und des die politische Wende in der DDR überdauernden Wertes der Beiträge für die Forschung dennoch dazu entschlossen und hoffen darauf, daß dieser Band seine Leser finden wird.

Die Herausgeber sind Frau Gerhild Riemann zu besonderem Dank verpflichtet, die die Entstehung dieses Tagungsbandes mit ihrer konzentrierten Arbeit bei der Textfassung und Indexerstellung entscheidend befördert hat.

Horst Wernicke, Nils Jörn

Erscheinungsbild und Erfahrungswelt des hansischen Kaufmanns

FRANZ IRSIGLER

Um es gleich vorwegzunehmen - ich spreche über ein Phänomen, das nicht existiert hat: Den hansischen Kaufmann gab es nicht, ebensowenig wie es den Deutschen, den Russen, den Hannoveraner¹ gibt, es sei denn, man bezieht letzteres auf die Pferderasse dieser Region, die Kenner mit bloßem Auge von einem Holsteiner, Westfalen oder niederbayerischen Warmblut, Laien höchstens von einem Shetlandpony oder Haflinger unterscheiden können. Ist es erlaubt, vom Hansekaufmann als solchem zu sprechen? Was unterschied ihn von anderen, in der Forschung ebenfalls im Singular bezeichneten Kaufleuten, dem italienischen, dem oberdeutschen, dem flandrischen, dem englischen Kaufmann, was machte ihn identifizierbar für die Zeitgenossen? Was hebt ihn für den Hanseforscher von heute, der sich auf dürre Fremd- und Selbstzeugnisse stützen muß, innerhalb des übergeordneten, berufsständisch einigermaßen abgrenzbaren Typus „Kaufmann“ als Sondertypus heraus? Gibt es objektive oder wenigstens annähernd objektivierbare Kriterien oder muß sich der Historiker eher auf das Gefühl verlassen, so wie der Wachhund in der bei deutschen Pilgern besonders beliebten Herberge San Giorgio zu Venedig - die Information verdanken wir dem Ulmer Dominikanermönch und Pilgerreiseführerautor Felix Fabri² -, der deutsche Pilger und Kaufleute schwanzwedelnd, welsche aber mit wütendem Gebell begrüßte, also auf seine Schnauze, seinen Instinkt vertrauen konnte? Was ist maßgeblich für die Erarbeitung des Typus „Hansekaufmann“, der Durchschnitt, die Masse, der kleinste gemeinsame Nenner für eine möglichst hohe Zahl realer, d.h. in den Quellen faßbarer Verkörperungen, oder soll man sich an der Fiktion des „idealen“ Hansekaufmanns orientieren und nach Persönlichkeiten suchen, die möglichst viele der sogenannten hansischen Tugenden verkörpern, die eine idealistische³, national⁴ oder romantisch⁵

¹ Der Vortrag wurde gehalten am 26.9.1992 in Hannover im Rahmen der Historikertagssektion „Hansisches Europa. Gestalt und Einfluß der Hanse in Europa vom 12. bis zum 17. Jahrhundert“, geleitet von Horst Wernicke; die Vortragsfassung blieb weitgehend gewahrt, der Text wurde durch Anmerkungen ergänzt.

² Vgl. H.F.M. PRESCOTT, Felix Fabris Reise nach Jerusalem, Freiburg-Basel-Wien 1960, S. 87 f.; A. ESCH, Viele Loyalitäten, eine Identität. Italienische Kaufmannskolonien im spätmittelalterlichen Europa, in: HZ 254/1992, S. 581-608, hier S. 606.

³ Vgl. V. HENN, Wege und Irrwege der Hanseforschung und Hanserezeption in Deutschland im 19. und 20. Jahrhundert, in: Geschichtliche Landeskunde der Rheinlande. Regionale Befunde und

orientierte Hanseforschung seit mehr als 200 Jahren auf den Hansekaufmann projiziert hat?

Der erste Weg wäre relativ einfach. Ich müßte mich mit der Feststellung begnügen: Hansekaufmann ist, wer außerhalb seiner Heimatstadt, vornehmlich in den Kontoren und den sonstigen festen Niederlassungen die kollektiv seit der zweiten Hälfte des 12. Jh.s erworbenen Handels- und Zollprivilegien nutzt und als Muttersprache einen niederdeutschen Dialekt spricht, der ihm von Brügge bis nach Reval die Verständigung und die kaufmännische Korrespondenz erleichtert. Das ist der kleinste gemeinsame Nenner. Bei etwas großzügiger Rechnung lassen sich eine Reihe von „in der Regel“-Aussagen anfügen, z.B.: Seine Hauptaktivitäten laufen auf der Südwest-Nordostachse von London/Brügge über Hamburg/Lübeck nach Novgorod mit wichtigen Querverbindungen zu dieser Achse, die im Norden nach Bergen, Oslo, Schonen, Stockholm oder Åbo, im Süden, den schiffbaren Flüssen und den Straßenverbindungen folgend, nach Frankfurt, Nürnberg, Lemberg und Smolensk, in Ausnahmefällen auch bis nach Barcelona, Genua, Venedig und in die Häfen an der Schwarzmeerküste führen. Zur „Regel“ gehört auch die Verlängerung der Hauptachse nach Südwesten in die Baye, nach Bourgneuf und Bordeaux, vielleicht auch noch die weitere Verlängerung nach Lissabon und Setubal; ich rechne letztere jedoch wie die Islandfahrt der Bremer eher zu den Ausnahmen. In der Regel handelt der Hansekaufmann mit Grundnahrungsmitteln und Rohstoffen aus dem Osten und Norden Europas in der einen, mit hochwertigen Gebrauchs- und einigen Luxusgütern aus dem Westen und Süden Europas in der anderen Richtung. Er hat eine Vorliebe für relativ kurzlebige, häufig auf Familienbeziehungen aufgebaute Handelsgesellschaften⁶ und breite Risikostreuung (in Form der *wedderlegginge*, der *sendeve* und der Partenreederei)⁷, er vermeidet, von einigen spannenden Ausnahmen⁸ abgesehen, politische Hochfinanzgeschäfte⁹, begnügt sich mit der ein-

raumübergreifende Perspektiven. Georg DROEGE zum Gedächtnis, hg. v. M. NIKOLAY-PANTER; W. JANSSEN; W. HERBORN, Köln-Weimar-Wien 1994, S. 388-414.

⁴ A.a.O., bes. S. 401 ff. zum Einfluß Dietrich Schäfers und seiner Schüler.

⁵ Vgl. K.H. SCHWEBEL, Zur Historiographie der Hanse im Zeitalter der Aufklärung und der Romantik, in: HGBll 82/1964, S. 1-20.

⁶ Ph. DOLLINGER, Die Hanse, 4. Aufl., Stuttgart 1989, S. 215 ff.; zuletzt T. AFFLERBACH, Der berufliche Alltag eines spätmittelalterlichen Hansekaufmanns. Betrachtungen zur Abwicklung von Handelsgeschäften, Frankfurt/M. 1993, S. 91-106.

⁷ F. KEUTGEN, Hansische Handelsgesellschaften, vornehmlich des 14. Jahrhunderts, in: VSWG 4/1906, S. 278-324; M. WEBER, Zur Geschichte der Handelsgesellschaften im Mittelalter. Nach südeuropäischen Quellen, Diss. iur. Stuttgart 1889, wieder abgedr. in: DERS., Gesammelte Aufsätze zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Tübingen 1924, S. 312-443; G. MICKWITZ, Neues zur Funktion hansischer Handelsgesellschaften, in: HGBll 62/1937, S. 24-39; R. SPRANDEL, Die Konkurrenzfähigkeit der Hanse im Spätmittelalter, in: HGBll 102/1984, S. 21-38, hier S. 27-29.

⁸ Das gilt vor allem für die Kredite an die englische Krone. Vgl. I.-M. PETERS, Hansekaufleute als Gläubiger der englischen Krone (1294-1350), Köln 1978; N.B. FRYDE, Studies in Medieval Trade and Finance, London 1983. - Die Brüder Veckinchusen bereuten es bitter, 500 Kronen zu einem größeren Kredit (3000 Kronen) an König Sigismund beigesteuert zu haben (1416); denn als ihr Finanzspielraum eng wurde, ließ sich der König Zeit mit der Rückzahlung. Vgl. Hildebrand Veckinchusen. Briefwechsel eines deutschen Kaufmanns im 15. Jahrhundert, hg. v. W. STIEDA, Leipzig 1921, S.

fachen Buchführung¹⁰ und erreicht - im europäischen Maßstab gesehen - auch, wenn er sehr erfolgreich ist, allenfalls ein mittleres Vermögen.

Damit erschöpft sich der Vorrat an statistisch relevanten Gemeinsamkeiten auch schon weitgehend, und einige der relativ langweiligen Verallgemeinerungen kann man auch in Frage stellen: Die Vorliebe für breite Risikostreuung und die Absicherung von Geschäften durch Verwandtschaftsbeziehungen sind ein allgemeines Charakteristikum bei Kaufleuten, die *wedderlegginge* ist keine hansische Spezialität und das Festhalten an der einfachen Buchführung - Wolfgang von Stromer¹¹ wird mir diese Ketzerei verzeihen, ist auch in Oberdeutschland, England, den Niederlanden und Frankreich bei der Masse der Kaufleute die vorherrschende Praxis.

Eine Reihe weiterer Charakteristika, mit denen die Forschung die hansische Wirtschaft und damit den Hansekaufmann als deren Träger bedacht hat, haben sich als ziemlich kurzschlüssige Aussagen erwiesen: der „innovatorische Rückstand der Hanse“¹² - Resultat eines falschen Maßstabs, eines verzerrten Blickwinkels und einer 1976 noch unzureichenden Forschungslage; die angebliche Kreditfeindlichkeit der Hanse - von Stuart Jenks¹³ und Rudolf Holbach¹⁴ überzeugend widerlegt; das Ungleichgewicht von Handel und gewerblicher Produktion - Resultat unzureichenden, inzwischen aber erheblich verbesserten¹⁵ Forschungsstandes und eines einseitigen Interesses an den hansischen Seestädten, das den breiten, ebenfalls zur Hanse zählenden Binnenraum mit seinen z.T. überragenden Exportgewerbezentren häufig ausblendet.

Noch problematischer, weil entweder auf normativen Quellen (Predigten, Ständetraktaten, Kaufmannshandbüchern usw.) oder auf Selbstzeugnissen, d.h. a priori

XXXV; DERS., Ein Geldgeschäft Kaiser Sigismunds mit hansischen Kaufleuten, in: HGBll 16/1987, S. 61-82.

⁹ Zum Begriffsinhalt von 'Hochfinanz' vgl. W. v. STROMER, Hochfinanz, Wirtschaft und Politik im Mittelalter, in: Hochfinanz im Westen des Reiches, 1150-1500, hg. v. F. BURGARD; A. HAVERKAMP; F. IRSIGLER; W. REICHERT, Trier 1996, S. 1-16.

¹⁰ Vgl. demnächst F. IRSIGLER, Desiderata einer hansischen Gewerbe- und Produktionsgeschichte, in: Stand und Aufgaben der Hanseforschung, hg. v. R. HAMMEL-KIESOW; W. PARAVICINI (im Druck).

¹¹ Das lange Festhalten der Hansekaufleute an der einfachen Buchführung ist das Hauptargument für die umstrittene These vom 'innovatorischen Rückstand' der Hanse. Siehe dazu W. v. STROMER, Der innovatorische Rückstand der hansischen Wirtschaft, in: Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte des Mittelalters. Festschrift Herbert HELBIG, hg. v. K. SCHULZ, Köln-Wien 1976, S. 204-217.

Zur Kritik an der These vgl. R. SPRANDEL, Die Konkurrenzfähigkeit der Hanse im Spätmittelalter, in: HGBll 102/1984, S. 21-38; F. IRSIGLER, (wie Anm. 10).

¹³ St. JENKS, War die Hanse kreditfeindlich?, in: VSWG 69/1982, S. 305-338.

¹⁴ R. HOLBACH, „Im auff arbeit gelihen“. Zur Rolle des Kredits in der gewerblichen Produktion vom Mittelalter bis ins 16. Jahrhundert, in: Kredit im spätmittelalterlichen und frühneuzeitlichen Europa, hg. v. M. NORTH, Köln-Wien 1991, S. 133-158.

¹⁵ Vor allem durch die Arbeiten von R. HOLBACH, Formen des Verlags im Hanseraum vom 13. bis zum 16. Jahrhundert, in: HGBll 103/1985, S. 41-73; DERS., Zur Handelsbedeutung von Wolltuchen aus dem Hanseraum, in: Der hansische Sonderweg? Beiträge zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte der Hanse, Köln-Weimar-Wien 1993, S. 135-190; DERS., Frühformen von Verlag und Großbetrieb in der gewerblichen Produktion (13.-16. Jahrhundert), Stuttgart 1994.

nicht repräsentativen Aussagen von Einzelpersonen aufbauend, sind idealisierende Kennzeichnungen für den Hansekaufmann, wie man sie reihenweise in der Forschung findet, ohne daß immer klar gemacht wird, wie weit solche Zeugnisse verallgemeinert werden können, wo die Grenze zwischen Topos und Beschreibung, individueller und kollektiver Einstellung ist. Gerade bei Arbeiten zur Mentalitätsgeschichte - und dies gilt nicht nur für die Hanseforschung - wird die Gratwanderung zwischen der individuell zugeordneten Aussage, die so stehen bleiben muß, und der eher dem Gefühl, dem Gespür, der „Schnauze“ des Historikers folgenden Generalisierung zum höchst gefährlichen Balanceakt. Ich nehme meine eigenen Versuche zur Ermittlung von Kaufmannsmentalität¹⁶ und hansischem Alltag¹⁷ davon nicht aus. Sicherheit, das Richtige getroffen zu haben, kann mir keiner geben, aber ich bin forschungsmäßig immer noch in guter Gesellschaft, wenn ich an den von Jacques Le Goff herausgegebenen Sammelband „Der Mensch des Mittelalters“ denke.¹⁸

Wie typisch ist die selbstbewußte, fast stolze Aussage des Hansekaufmanns Bertold Rucenberg¹⁹ in seinem Testament von 1364, er habe von seinen Eltern fast nichts geerbt, sondern alles, was er an Gütern besitze, von Jugend an mit eigener, mühevoller Arbeit erworben? Schätzten nur Hansekaufleute erworbenen Reichtum höher als ererbten? War es nicht doch eine generelle „Kaufmannstugend“? Wie steht es mit der „hansischen Tugend“ vom Maßhalten! Hat Johann Wittenborg²⁰, der 1362 hingerichtete Lübecker Bürgermeister, die immer wieder in sein Handelsbuch eingetragene Selbstmahnung *omnibus adde modum, modus est pulcherri-ma virtus* tatsächlich befolgt? Man geht sicher nicht fehl in der Annahme, daß er diesen Spruch auch in Ratssitzungen und bei Hansetagen - dann eher in Niederdeutsch - immer wieder vorbrachte, ob mit Erfolg, sei dahingestellt. Waren die harte Handelssperre gegen Flandern 1358-1360 und wenig später der Krieg gegen

¹⁶ F. IRSIGLER, Kaufmannsmentalität im Mittelalter, in: Mentalität und Alltag im Spätmittelalter, hg. v. C. MECKSEPER; E. SCHRAUTH, Göttingen 1985, S. 53-75; vgl. auch DERS., Kaufmannstypen im Mittelalter, in: Stadt im Wandel. Kunst und Kultur des Bürgertums in Norddeutschland 1150-1650, hg. v. C. MECKSEPER, Bd. 3, Stuttgart 1985, S. 385-397; vgl. auch K. FRITZE, Der Hansekaufmann - Charakteristik eines mittelalterlichen Fernhändlertyps, in: Over stadsgeschiedenis, voor Johanna Maria van Winter, (Utrechtse Historische Cahiers 9, Nr. 3/4), Utrecht 1988, S. 1-15.

¹⁷ F. IRSIGLER, Der Alltag einer hansischen Kaufmannsfamilie im Spiegel der Veckinchusenbriefe, in: HGBll 103/1985, S. 75-99; mit erheblich weiterem Blickfeld: E. ENGEL, Zum Alltag des deutschen Kaufmanns im Spätmittelalter, in: Volkskultur des europäischen Spätmittelalters, hg. v. P. DINZELBACHER; H.-D. MÜCK, Stuttgart 1987, S. 89-108.

¹⁸ Besondere Aufmerksamkeit verdient der Aufsatz von A. J. GURJEWITSCH, Der Kaufmann, in: Der Mensch des Mittelalters, hg. v. J. LE GOFF, Frankfurt-New York 1989, S. 268-311.

¹⁹ F. RÖRIG, Großhandel und Großhändler im Lübeck des 14. Jahrhunderts (1928), in: Wirtschaftskräfte im Mittelalter. Abhandlungen zur Stadt- und Hansegeschichte, hg. v. P. KAEGBEIN, Weimar 1959, S. 216-246, hier S. 242 f.; E. MASCHKE, Das Berufsbewußtsein des spätmittelalterlichen Fernkaufmanns (1964), in: DERS., Städte und Menschen. Beiträge zur Geschichte der Stadt, der Wirtschaft und Gesellschaft 1959-1977, Wiesbaden 1980, S. 380-419, hier S. 383; DOLLINGER (wie Anm. 6), S. 212.

²⁰ K. KOPPMANN, Das Handlungsbuch von Hermann und Johann Wittenborg, hg. v. C. Mollwo, in: HGBll 28/1900, S. 187-208; F. RÖRIG, Lübecker Familien und Persönlichkeiten aus der Frühzeit der Stadt (1928), in: Wirtschaftskräfte, (wie Anm. 19), S. 134-146, hier S. 146; DOLLINGER, (wie Anm. 6), S. 223-225; AFFLERBACH, (wie Anm. 6), S. 52 f.

Waldemar IV. von Dänemark 1367-1370 maßvolle Mittel? Wahrscheinlich ja, zumindest gilt der Stralsunder Friede in der Forschung²¹ als maßvoll.

Wie typisch war der um 1420 in Dortmund geborene, 1441-1450 in Brügge zu kaufmännischem Erfolg, dann in Lübeck auch sozial und politisch zur Spitze gelangende, fromme, literarisch interessierte, diplomatisch höchst geschickte, die Politik der Stadt und der Hanse über fast drei Jahrzehnte hinweg bestimmende Bürgermeister Hinrich Castorp?²² Die Neigung, wenigstens einiges von dem Glanz einer herausragenden Persönlichkeit, von der wir dank guter Quellenlage sehr viel wissen, auf die bescheideneren Vertreter der Gattung „Hansekaufmann“ abstrahlen zu lassen, ist groß. Ich darf Philippe Dollinger zitieren: „Dieser Weitblick eines zum Staatsmann gewordenen Kaufmanns, die tiefe Friedensliebe, die sich mit seiner Beharrlichkeit im Krieg verband [gemeint ist der englisch-hansische Seekrieg, der - unter Verhandlungsführung Castorps - im Frieden von Utrecht 1474 maßvoll beendet wurde, d. A.], machen Hinrich Castorp zur vollkommensten Verkörperung der hansischen Tugenden. Ein Wort von ihm wird häufig zitiert, weil es den Geist der Hanse zum Ausdruck bringt: *Lasset uns tagfahrten; denn leicht ist das Fähnlein an die Stange gebunden, aber es ist schwer, es mit Ehren wieder abzunehmen.*“²³

Philippe Dollinger, den ich wie keinen anderen Hansehistoriker schätze und bewundere, weil mit seinem großen Hansebuch eine neue, entschieden sachlichere Periode der Hanseforschung begonnen hat, wird mir verzeihen, daß die Verwendung seiner Castorp-Charakterisierung in diesem Zusammenhang fast wie ein ironischer Seitenhieb geklungen hat. Es ist tatsächlich ein Nachklang jener älteren idealistischen Hansegeschichtsschreibung, die den bis heute lebendigen oder wiederbelebten Hansemythos²⁴ begründet hat. Man muß als Historiker anerkennen, daß es manchmal leichter ist, zumindest leichter vermittelbar, durch das Besondere oder unter dem Besonderen das Allgemeine zu erkennen, genauer: ahnend zu erkennen. Castorp verkörpert die engste Annäherung einer realen Person an einen idealistisch konturierten Idealtyp Hansekaufmann. Daß er sich in Lübeck und im Kreis der Gesandten zu den Hansetagen durchsetzen konnte, läßt darauf schließen, daß es tatsächlich so etwas wie einen „hansischen Geist“, ein Ideal hansischer Kaufmannschaft gab, das zwar meist Fiktion blieb, aber dennoch - in gewiß sehr engen Grenzen - handlungsmotivierend wirkte. Wir haben es heute mit einem ähnlichen Phänomen zu tun, mit der Idee, dem „Geist von Europa“, der durch das Gespenst von Maastricht vertrieben zu werden droht.

²¹ A. VON BRANDT, Der Stralsunder Friede. Verhandlungsablauf und Vertragswerk 1369-1376, in: HGbll 88,1/1970, S. 123-147; Ph. DOLLINGER, Die Bedeutung des Stralsunder Friedens in der Geschichte der Hanse, in: a.a.O., S. 148-162; K. FRITZE, Die Bedeutung des Stralsunder Friedens von 1370, in: ZfG 19/1971, S. 194-211; K. H. SCHWEBEL, Der Stralsunder Friede (1370) im Spiegel der historischen Literatur, in: JbWittBr 14/1970; H. STOOB, Die Hanse, Graz-Wien-Köln 1995, S. 166-186.

²² G. NEUMANN, Hinrich Castorp. Ein Lübecker Bürgermeister aus der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts, Lübeck 1932; DOLLINGER, (wie Anm. 6), S. 232-234.

²³ A.a.O., S. 234.

²⁴ Vgl. die Beiträge von J. BRACKER und R. POSTEL in: Die Hanse. Lebenswirklichkeit und Mythos, hg. v. J. BRACKER, Hamburg 1989, Bd. I, S. 652-679, Bd. II, Kap. VI: Nachleben und Mythos, S. 577-635.

Das Allgemeine im Besonderen aufzuzeigen, ist ein akzeptabler, sogar ein legitimer Weg vom Individuum zum Typus; von der Ausnahme kommt man relativ leicht zur Regel, ohne diese unbedingt mit ewiger Gültigkeit formulieren zu müssen. Einige Schlußfolgerungen kann man auch dem Hörer oder Leser überlassen.

Vor gut zwanzig Jahren bin ich bei der Aufgabe, im Katalog der Kölner Hanseausstellung für ein interessiertes, aber nicht historisch vorgebildetes Publikum etwas allgemein Verständliches über Hansekaufleute zu schreiben (eine Aufgabe nach dem Motto: Beschreiben Sie die Welt und geben Sie zwei Beispiele!), dem Generalisierungszwang ausgewichen und habe zwei Kaufmannsfamilien, die Kölner Rinck und die Lübecker Veckinchusen, in den Mittelpunkt gestellt, beide *nicht* typisch, sondern Ausnahmen, beide allerdings durch viele faszinierende Selbstzeugnisse subjektiver und objektiver Natur besonders gut faßbar.²⁵ Man kann dagegen einwenden, das Verfahren ähnele dem des etwas schusseligen Professor, der den verlorenen Hausschlüssel nicht im Vorgarten, sondern unter der zwanzig Meter entfernten Laterne sucht, weil dort das Licht besser ist.

Aber auch Dollinger hat mit Recht in seinem Kapitel über die Hansekaufleute „einige große Kaufleute“ (Miles, Wittenborg, Tidemann Lemberg, Nagel, Veckinchusen, Castorp und Mulich) besonders herausgestellt²⁶, nicht nur, um die Vielfalt der regionalen Ausprägungen und die Veränderungen der Lebens- und Arbeitsweise im allmählichen Übergang von der Kaufmanns- zur Städtehanse, sondern auch um die Variationsbreite vom Fast-Ideal-Typ Castorp bis zum ausgesprochen unhansisch erscheinenden Kaufmann, Geldverleiher, Bergbauunternehmer und Kartäuserförderer Tidemann Lemberg aufzuzeigen. Erklärt die Analyse des Erfolgs, Mißerfolgs, erneuten Erfolgs des fast nach italienischer Manier agierenden, mit einem Dortmund-Kölner Finanzkonsortium in die von den bankrotten Bardi und Peruzzi gelassene Lücke bei der Finanzierung der englischen Krone springenden Lemberg²⁷, oder die Analyse des grandiosen Mißerfolgs der Venedischen Gesellschaft der Veckinchusen²⁸ und ihrer Partner im zweiten Jahrzehnt des 15. Jh.s den „maßvollen“ und damit dauerhaften Erfolg der sich auf die *gude olde nerunge* entlang der hansischen Hauptachse konzentrierenden, höchst langweiligen Masse der Hansekaufleute nicht wesentlich besser als die Analyse serieller Quellen, aus denen wir höchstens den Namen, die Heimatstadt, die Zielorte der Aktivitäten und das übliche Warensortiment der Kaufleute kennen, gelegentlich einen Handelspartner, eine Verwandtschaftsbeziehung und ein paar dürftige Informationen über das ererbte und vererbte Vermögen?

²⁵ F. IRSIGLER, Hansekaufleute. Die Lübecker Veckinchusen und die Kölner Rinck, in: Hanse in Europa, Ausstellungskatalog, Köln 1973, S. 301-327 u. 424-425 (Literatur).

²⁶ DOLLINGER, (wie Anm. 6), S. 222-236.

²⁷ Vgl. jetzt den Beitrag von V. HENN, Tidemann Lemberg - ein Dortmunder Hansekaufmann des 14. Jahrhunderts, in: Akteure und Gegner der Hanse. Prosopographische Studien zur Hansezeit, hg. v. D. KATTINGER; R.-G. WERLICH; H. WERNICKE, Weimar 1998.

²⁸ W. STIEDA, Hansisch-Venetianische Handelsbeziehungen im 15. Jahrhundert, Rostock 1894; DERS., (wie Anm. 9), Einleitung S. XXX ff.; L. VON WINTERFELD, Hildebrand Veckinchusen. Ein hansischer Kaufmann vor 500 Jahren, Lübeck 1929, S. 20 ff.

Waren diese, in der uniformen Masse verschwindenden, typischen Kaufleute die Träger des hansischen Geistes: bescheiden in der Gewinnerwartung, wenig einfallreich, zurückhaltend gegenüber Neuerungen, stets auf Sicherheit und Risikobegrenzung bedacht, maßvoll in der Lebensführung und im Konsum, familienbewußt, mißtrauisch, aber höflich gegenüber Fremden, vorsichtig bei Kreditnahme und Kreditvergabe, stur im Beharren auf den Privilegien, für deren Verteidigung sie alle verfügbaren Mittel (Blockade, Boykott, Verhansung von Mitgliedsstädten, die aus der kollektiven Front ausscherten) rigoros einsetzten und im äußersten Falle sogar Geld für Kaperschiffe oder eine regelrechte Kriegsflotte ausgaben? Es mag so sein, beweisen können wir es nicht.

Wie kommt man von solchen Stereotypen weg zu besser abgesicherten Aussagen? Wie kann man den verschwommenen Schattenrissen, die bei der Bündelung des Lichtstrahls auf herausragende Vertreter der Gattung Hansekaufmann im Hintergrund entstehen, schärfere Konturen geben? Wenn es den Typ des Hansekaufmanns nicht gab, oder höchstens als niederdeutsch sprechenden Privilegiennutzer auf der hansischen Hauptachse - vielleicht gab es mehrere Typen, voneinander für Zeitgenossen klar unterscheidbar: nach Herkunft oder Herkunftsraum, typischem Aktionsraum und Warensortiment, Geschäftspraxis und Auftreten, Dialektfärbung und Kleidung, Konsumgewohnheiten und Heiratskreis. Es erscheint mir tatsächlich leichter, West- von Osthansen, den typischen Kölner vom typischen Lübecker oder Revaler Hansekaufmann abzugrenzen. Ich könnte mich bei der Erarbeitung einer Typologie von Hansekaufleuten orientieren an der Organisationsstruktur in den Kontoren, der Drittel- und Viertelseinteilung, die ja sehr viel mehr war als eine geographische Gliederung und durchaus auf hanseinterne Vorlieben und Abneigungen Rücksicht nahm.

Das Erscheinungsbild des Hansekaufmanns in London bestimmten die Kölner; sie waren tonangebend, stellten die Mehrzahl der Alderleute, machten die größten Umsätze; sie hatten die ältesten Privilegien im Stalhof, was sie nie vergaßen und die anderen Hansekaufleute aus Bremen, Hamburg, Lübeck und den anderen Ostseestädten immer wieder spüren ließen.²⁹ Bis zur Schließung des Kontors 1598 betrachteten sie die gesamthansischen Privilegien als nachgeordnete Errungenschaften, die sie - eher widerwillig - mit den Westfalen und den Osterlingen teilten. - Der typische Hansekaufmann in Brügge³⁰ stammte aus Westfalen, vor allem aus

²⁹ Vgl. St. JENKS, Köln-Lübeck-Danzig. Von der Unvereinbarkeit der Interessen im Englandhandel, in: Die Hanse. Lebenswirklichkeit und Mythos, hg. v. J. BRACKER, Hamburg 1989, Bd. 1, S. 106-111; DERS., England, die Hanse und Preußen. Handel und Diplomatie, 1377-1474, 3 Teilbde., Köln-Weimar-Wien 1992.

³⁰ Vgl. u. a. L. VON WINTERFELD, Dortmunds Stellung in der Hanse, Lübeck 1932; G. LUNTOWSKI, Dortmund und die Hanse, in: Dortmund. 1100 Jahre Stadtgeschichte, hg. v. G. LUNTOWSKI; N. REIMANN, Dortmund 1982, S. 129-149; DERS., Dortmund, Köln und die Frage der Vorortschaft in der Hanse, in: HGBll 100/1982, S. 56-68; V. HENN, Über die Anfänge des Brügger Hansekotors, in: HGBll 107/1989, S. 43-66. Ein stärker differenziertes Bild ergibt sich aus den von W. Paravicini (Kiel/Paris) geleiteten Forschungen zu den Hansekaufleuten in Brügge; vgl. in Kürze: Hansekaufleute in Brügge, hg. v. W. PARAVICINI; H. WERNICKE.

Dortmund und Soest, und aus den wendischen Hansestädten - Kölns Interesse richtete sich seit dem 14. Jh. stärker auf Antwerpen und Bergen-op-Zoom.³¹

Im norwegischen Bergen³² bestimmten die jungen Hamburger und Lübecker das Bild. Der Handel dort war einfach: Wein, Bier und Mehl gegen Stockfisch und Holz. Man konnte nicht viel falsch machen, hatte lange Zeit kaum Konkurrenz zu fürchten: der ideale Raum für weniger begabte Kaufmannsöhne oder zur Selbstständigkeit drängende Handelsdiener, um Erfahrungen in der Fremde zu sammeln, trinkfest zu werden, sich mit den Einheimischen zu prügeln, um dann mit dem kleinen Gewinn aus der auch in der Heimatstadt nicht besonders angesehenen Gruppe der Bergenfahrer auszuscheren und in die besseren Kreise der Schonen-, Novgorod- oder gar Flandern-³³ und Englandfahrer aufzusteigen. Zu ihrem Erfahrungshorizont gehörten die berühmt-berüchtigten Bergener Spiele³⁴ nach der Ankunft der Hanseflotten mit Aufzügen, Maskeraden, Tänzen und exzessiven Trinkgelagen, bei denen die jungen Kaufgesellen den brutalen Initiationsritus von Rauchprobe, Wasserprobe und Prügelprobe gesund oder wenigstens lebend überstehen mußten, um als vollwertige Mitglieder der Bergenfahrerkompanien anerkannt zu werden. Ich komme auf diesen Härteaspekt gleich noch einmal zurück.

Gotländer und Rigaer, dann Lübecker und schließlich die Kaufleute aus Reval und Dorpat folgten einander als tonangebende Gruppen im Petershof bzw. seit dem 14. Jh. auch im St. Olavs- oder Gotenhof zu Novgorod. Aber es scheint auch im 15. Jh. für die Hansekaufleute aus dem südlichen Ostseeraum immer noch verpflichtend gewesen zu sein, wenigstens ein- oder zweimal im Leben, solange die Kondition reichte, die *Naugarder Reise* mitgemacht zu haben.³⁵ Besonders Mutige zogen die „iron-man-Tour“ der Winterreise vor, die abgesehen von der Gefährdung durch Wölfe, Bären und Wegelagerer als Härtestest auch den langen und langweiligen Aufenthalt im Petershof anbot, bei dem man in der freiwilligen Klausur des Novgoroder Männerstaates die langen kalten Nächte und das Warten auf die Pelzlieferanten nur mit endlosen Gesprächen und ewigen Zechereien überstehen konnte. Man brauchte den Alkohol auch, um die Sorge vor der Unberechenbarkeit der russischen Handelspartner und die Angst vor Schikanen und Übergriffen zu ver-

³¹ G. HIRSCHFELDER, Die Kölner Handelsbeziehungen im Spätmittelalter, Köln 1994, S. 293-340.

³² F. BRUNS, Die Lübecker Bergenfahrer und ihre Chronistik, Berlin 1900; Bergen. Handelszentrum des beginnenden Spätmittelalters, hg. v. K. FRIEDLAND, Köln-Wien 1971; K. HELLE, Die Deutschen in Bergen während des Mittelalters, in: Hanse in Europa, (wie Anm. 25), S. 137-156 u. 421 (Literatur); DOLLINGER, (wie Anm. 6), S. 213-215, 241 f.

³³ J. BOLLAND, Die Gesellschaft der Flandernfahrer in Hamburg, in: ZVHG 41/1951, S. 155-188.

³⁴ K.E.H. KRAUSE, Zu den Bergen'schen Spielen, in: HGbl 10/1880-1881, S. 109-118; DOLLINGER, (wie Anm. 6), S. 241 f.

³⁵ Zu Novgorod L.K. GOETZ, Deutsch-russische Handelsgeschichte des Mittelalters, Lübeck 1922; P. JOHANSEN, Novgorod und die Hanse, in: Städtewesen und Bürgertum als geschichtliche Kräfte. Gedächtnisschrift für Fritz RÖRIG, hg. v. A. VON BRANDT; W. KOPPE, Lübeck 1953, S. 121-146; DERS., Der hansische Rußlandhandel, insbesondere nach Novgorod, in kritischer Betrachtung, in: Die deutsche Hanse als Mittler zwischen West und Ost, hg. v. A. VON BRANDT u. a., Köln-Opladen 1963, S. 39-51; K. FRIEDLAND, Die Hanse und die Rus, in: Tausend Jahre zwischen Wolga und Rhein, hg. v. A. RAUCH; P. IMHOF, München-Zürich 1988, S. 236-239; N. ANGERMANN, Das Novgoroder Hansekontor. Bemerkungen zu einer sowjetischen Darstellung, in: HGbl 109/1991, S. 83-92; DOLLINGER, (wie Anm. 6), S. 240 f.

drängen. 1424 wurden alle Hansen auf einen Schlag inhaftiert; 36 überlebten den Gefängnisaufenthalt nicht.³⁶

Die Naugarder Reise war immer ein Abenteuer, bedrohlich und faszinierend, gerade für jene jungen Kaufleute und Handelsdiener, die nicht in ihrer Kindheit auf Bojarenhöfe verschickt worden waren, um die russische Sprache zu lernen, mit Lebensart, Mentalität, Handelspraxis und religiösem Brauchtum in diesem extrem fremden Kulturkreis vertraut zu werden.³⁷ Das Novgoroderlebnis prägte wie die Bergenfahrt fürs Leben. Wahrscheinlich hat keine der großen spätmittelalterlichen Kaufmannsgruppen eine derart harte Ausbildung erfahren wie die der Hansekaufleute des Ostseeraums.

Wer von der Naugarder Reise zurückkam und dann mit seinem Pelzwerk weiterfuhr bis Brügge oder London - viele haben das gemacht -, geriet nach wenigen Wochen Seereise in eine andere Welt; er mußte den Umschlag von einer archaischen, fast noch wikingerzeitlich geprägten Kaufmanns- und Handelspraxis in ein organisatorisch, finanz- und nachrichtentechnisch höchst modernes, durchrationalisiertes System³⁸ verkraften und sich darin zurechtfinden. Das gelang nicht immer; selbst Brügge-Spezialisten wie Sivert und Hildebrand Veckinchusen, letzterer richtig stolz auf seine *Naugarder Reise*³⁹, fühlten sich in Brügge den Faktoren der großen oberdeutschen und italienischen Firmen unterlegen.⁴⁰ Aber sie wußten auch, daß diese trotz aller Raffinesse und Erfahrung in Novgorod gescheitert wären, wenn sie den Vorstoß dahin gewagt hätten. Der hansische Kaufmann auf der Lebensachse der Hanse war also nicht rückständig, sondern der Variationsbreite der Erfordernisse in erstaunlichem Maße gewachsen.

Die Formung des Erscheinungsbildes gerade durch die Erfahrungen im Norden und Osten Europas ist, glaube ich, ein Element, das uns hilft, den Typ des Hansekaufmanns besser von anderen Kaufleutegruppen abzugrenzen. Aus diesem Erfahrungshorizont kann man weitere Aussagen ableiten, einmal die schon angesprochene deutliche Scheidung zwischen den rheinischen, in erster Linie den Kölner Hansekaufleuten, von denen im 14. Jh. kaum einer über Lübeck hinausging, allenfalls bis Danzig oder Stockholm⁴¹, und den Osterlingen mit ihrer Mittlerposition zwischen Nord- und Osteuropa und dem westeuropäischen Raum. Zum anderen möchte ich die lange Mobilitätsphase, vor allem des Kaufmanns aus dem östlichen

³⁶ DOLLINGER, (wie Anm. 6), S. 240.

³⁷ Vgl. Anm. 33; E. ENNEN, *Die europäische Stadt des Mittelalters*, 4. Aufl. Göttingen 1987, S. 183-192.

³⁸ Vgl. z.B. R. DE ROOVER, *Money, Banking and Credit in Medieval Bruges: Italian Merchant-Bankers, Lombards, and Money-Changers*, Cambridge (Mass.) 1948; J. LE GOFF, *Kaufleute und Bankiers im Mittelalter*, Frankfurt/M. 1989; ESCH, (wie Anm. 2), S. 582 ff. mit weiterer Literatur.

³⁹ STIEDA, *Hildebrand Veckinchusen*, (wie Anm. 9), S. XIII; M.P. LESNIKOV, *Die Handelsbücher des hansischen Kaufmanns Veckinchusen*, Berlin 1973, S. 19 f.; IRSIGLER, (wie Anm. 17), S. 81: Die *Nowersche reyse* Hildebrands fand 1399 statt.

⁴⁰ IRSIGLER, (wie Anm. 25), S. 307; STIEDA, *Hildebrand Veckinchusen*, (wie Anm. 9), S. 183; vgl. auch W. VON STROMER, *Konkurrenten der Hanse: Die Oberdeutschen*, in: *Hanse in Europa*, (wie Anm. 25), S. 329-340 u. 425 (Literatur).

⁴¹ HIRSCHFELDER, (wie Anm. 31), S. 213-266.

Hanseraum hervorheben; weil er sich mit entwicklungsgeschichtlich älteren Formen des Handels auseinandersetzen mußte, bei denen Schriftlichkeit, Buchführung, Briefeschreiben, Kenntnis der Wechsel- und Kreditpraxis noch nicht die Rolle spielten wie in den von Oberdeutschen und Italienern dominierten Räumen, brauchte er länger, bis er ein Netz von Geschäfts- und Verwandtschaftsbeziehungen aufgebaut hatte, das es ihm erlaubte, seine Aktivitäten nur noch vom Kontor aus zu führen. Vielleicht erklärt das auch, warum es - von Köln abgesehen - kaum zu großen, über mehr als eine oder zwei Generationen hinweg aktiven Firmen⁴² oder gar zur Bildung von Kaufmannsdynastien kam.

Vielleicht psychologisiere ich ein wenig zu viel, wenn ich annehme, daß die Härte der Ausbildung, das Erlebnis fast permanenter Bedrohung in jungen Jahren, die gemeinsame Bewältigung von Strapazen und Gefahren auch dazu führte, bei der Wahl der Partner in der Handelsgesellschaft solche Erfahrungen zu berücksichtigen und - das scheint mir bei den Hansen häufiger vorgekommen zu sein als bei den Oberdeutschen - Partnerschaft nicht von vornherein auf Verwandtschaftsbeziehungen aufzubauen, sondern umgekehrt die Zusammenarbeit mit in ihrer Zuverlässigkeit, Härte und Ausdauer erprobten Leuten in nachhinein durch Verwandtschaftsbindungen abzusichern. Anhand der Veckinchusen-Quellen könnte man einige Beispiele dafür bringen⁴³, die das Bonmot von Karl Kraus bestätigen, das Wort „Familienbande“ habe einen Beigeschmack von Wahrheit.

Zum Abschluß seien noch zwei weitere Kriterien angeführt, die mir zur besseren Charakterisierung des Hansekaufmanns, zu seiner Abgrenzung von anderen Kaufmannsgruppen geeignet erscheinen, aber noch intensiver Erforschung bedürfen. Das eine ist Rolle und Funktion der Frauen hansischer Kaufleute, das andere das Verhältnis von Hansekaufmann und Landadel.

Zum ersten: Wenn man Quellen wie die Veckinchusenbriefe genau liest, merkt man, ich formuliere es sehr vorsichtig, daß die Frauen einiger Hansekaufleute nicht nur ein Maß an Leidenschaftlichkeit aufwiesen, das uns heute kaum mehr vorstellbar erscheint⁴⁴, sondern auch eine bemerkenswerte aktive Rolle im Handel spielten. Wenn mich nicht alles täuscht, ist der Typ der selbständigen Kauffrau in den Hansestädten wesentlich häufiger zu finden als etwa in Oberdeutschland, Flandern oder gar Italien. Für einige Städte, vor allem Köln⁴⁵, Hamburg und Lübeck⁴⁶, gibt es sehr aufschlußreiche Untersuchungen.

⁴² W. v. STROMER, Ein hansischer Konzern im 15. Jahrhundert und sein politisches Engagement, in: Soest. Stadt - Territorium - Reich, hg. v. G. KÖHN, Soest 1981, S. 390-394; F. IRSIGLER, Hansischer Kupferhandel im 15. und in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts, in: HGBll 97/1979, S. 15-36, hier S. 22-25; J. PAPRITZ, Das Handelshaus der Loitz zu Stettin, Danzig und Lüneburg, in: BS, N.F., 44/1957, S. 73-94; DOLLINGER, (wie Anm. 6), S. 455-457.

⁴³ Vgl. IRSIGLER, (wie Anm. 17).

⁴⁴ A.a.O., bes. S. 93 ff.; vgl. auch H.R. BRENNIG, Der Kaufmann im Mittelalter. Literatur - Wirtschaft - Gesellschaft, Pfaffenweiler 1993, S. 54 ff. (Exkurs: Familiäre Aspekte der Reisen, „Kauffrauen“ und Kaufmannsfrauen).

⁴⁵ M. WENSKY, Die Stellung der Frau in der stadtkölnischen Wirtschaft im Spätmittelalter, Köln-Wien 1981.

⁴⁶ E. ENNEN, Frauen im Mittelalter, 5. Aufl., München 1994, S. 143 ff. (Lübeck, Hamburg, Köln und mehrere nichthansische Städte); H.-D. LOOSE, Erwerbstätigkeit der Frau im Spiegel Lübecker und

Zum zweiten: Wenn mich der Eindruck, den Quellen und Literatur bei mir hinterlassen haben, nicht trügt, spielte der Adel als gesellschaftliches Leitbild für Hansekaufleute trotz der „Ritterspiele“ in Magdeburg, Danzig und Stralsund doch nur eine untergeordnete Rolle⁴⁷, anders als in Oberdeutschland, Südwestdeutschland und natürlich Italien. Ob dies auf ein stärker ausgeprägtes Berufsbewußtsein der Hansekaufleute zurückzuführen ist oder eher auf den Umstand, daß der Landadel, mit dem Hansekaufleute des 14. bis 16. Jh.s in Nord- und Ostdeutschland, in Polen-Litauen und Rußland zu tun hatten⁴⁸, als gesellschaftliches Leitbild kaum attraktiv war, kann ich - wie so vieles in diesem Beitrag - nur als Frage in den Raum stellen. In Köln - und das macht noch einmal deutlich, daß Köln zwar auch Hansestadt war, aber doch noch viel mehr - erscheint die Adelsorientierung sicher ziemlich ausgeprägt, aber, und jetzt verallgemeinere ich zum letzten Mal einen möglicherweise reinen Ausnahmefall, es gab auch andere schöne Leitbilder: Als Johann (II.) Rinck, einer der erfolgreichsten Kaufleute des 15. Jahrhunderts, 1512 sein Testament machte, verbot er seinen beiden Söhnen, Kaufleute zu werden. Er riet ihnen aber nicht, Grundherrschaften zu kaufen, eine verarmte Tochter aus adeligem Haus zu heiraten und für viel Geld beim Kaiser den Titel eines *miles auratus* zu kaufen, sondern sie sollten Universitätsprofessoren werden, weil dies, so wörtlich im Testament, der *sicherste, friedlichste und gemächlichste Beruf der Welt sei*.⁴⁹

Hamburger Testamente des 14. Jahrhunderts, in: ZVLGA 60/1980, S. 9-20; E. URTZ, Die Frau in der mittelalterlichen Stadt, Stuttgart 1988, S. 33 ff.

⁴⁷ Anders FRITZE, (wie Anm. 16), S. 13.

⁴⁸ Dieser Adel war häufig Handelspartner im Getreidehandel. FRITZE, (wie Anm. 16), S. 3, stellt „das ökonomische Engagement von Hansekaufleuten in der Agrarsphäre“ als wesentliches typologisches Element heraus.

⁴⁹ Testament auszugsweise in: Quellen zur Geschichte des Kölner Handels und Verkehrs im Mittelalter, hg. v. B. KUSKE, Bd. III, Bonn 1917, Ndr. Düsseldorf 1978, S. 301 ff.; F. IRSIGLER, Soziale Wandlungen in der Kölner Kaufmannschaft im 14. und 15. Jahrhundert, in: HGBll 92/1974, S. 59-78, hier S. 76 f.

Handel, Bildung und Gelehrsamkeit in pommerschen Seestädten der frühen Neuzeit

HERBERT LANGER

Der pommersche Chronist Thomas Kantzow (1505-1542) schrieb über die Bewohner Stralsunds (gemeint sind die Voll- und Besitzbürger), ihr *Gemuete* sei *nur zu der Kaufmannschaft und Schiffahrt geneigt*; gelehrte Leute gebe es wenig.¹ Dieses Charakteristikum trifft sicher für alle Seestädte zu, in denen Fernhandel und Seeschiffahrt dominierten und das gesamte wirtschaftliche und sozial-politische Leben durchdrangen. Von diesem Bild weichen die beiden Universitätsstädte an der Ostsee, Greifswald und Rostock, und die Residenz der pommerschen Herzöge - Stettin - deutlich ab, denn dort etablierte sich sozial-ständisch und institutionell der *litteratus*, d.h. eine Personengruppe mit literarisch-lateinischem Bildungsstatus. Von anderer Art war die Bildung des Kaufmanns, sie bildete funktionell einen Teil seiner vornehmlich praktischen Tätigkeit, die Reisen und Weltkenntnis einschloß. Der Kaufmann zählte also zur Gruppe der *illiterati*, die keine Hochschule besucht hatten, aber doch über eine Art Unterricht (*eruditio*) zu Bildungsgütern gelangt waren.² Städtische Lateinschulen, deutsche Schreib- und Rechenschulen, öffentliche Bibliotheken, Buchdrucker und -händler - dies waren die Möglichkeiten der hauptsächlich männlichen Jugend aus kaufmännischen Kreisen, um sich für die Abwicklung von Handelsgeschäften zu rüsten. In den erhaltenen Kaufmannsbüchern schlägt sich diese Art Bildung nieder.³

Aus E. Weyrauchs Untersuchungen zur Literatur der Illiteraten in Braunschweig und Kitzingen im 17. Jh. gehen gewisse Richtwerte hervor⁴: 48 untersuchte Braunschweiger Bürger besaßen durchschnittlich 21,5 Bücher. Die meisten waren Kaufleute und Brauer (63%), ein geringerer Anteil, etwa ein Viertel, entfiel auf Handwerker. Naturgemäß differierten die Bücherzahlen innerhalb dieser Gruppen

¹ Pomerania. Eine pommersche Chronik aus dem sechzehnten Jahrhundert, hg. v. G. GAEBEL, Bd. II, Stettin 1908, S. 174.

² Diese Unterscheidung bei H. GRUNDMANN, *Litteratus - illiteratus. Der Wandel einer Bildungsnorm vom Altertum zum Mittelalter*, in: ArchKultur 40/1958, S. 1-65.

³ Stralsunder Kaufmannsbücher (auch Geschäfts- bzw. Rechnungsbücher) sowie das Kaufmannsbuch des Gödert Rodde aus Nowgorod verwertet ausgiebig K.-F. OLECHNOWITZ, *Handel und Seeschiffahrt der späten Hanse*, (AbhhHdlSozialG, Bd. 6), Weimar 1965, S. 109-152, 162-181.

⁴ E. WEYRAUCH, *Die Illiteraten und ihre Literatur*, in: *Literatur und Volk im 17. Jahrhundert. Probleme populärer Kultur in Deutschland*, Bd. II, Wiesbaden 1985, S. 465-474.

erheblich, die Bibliothek des Syndikus Camman mit 11.000 Titeln in 4.000 Bänden ist in dieser Rechnung nicht enthalten. Das Weltbild des Kaufmanns war religiös geprägt: Über die Hälfte der Titel enthielt theologisch-religiösen Lehr- und Erbauungstoff, es folgen politisch-historische (ein Fünftel) und medizinisch-naturkundliche (ein Siebentel) Schriften; die „schöne“ Literatur war nur mit zwei Prozent vertreten. Für die alltägliche kaufmännische Praxis ließ sich aus einem so gearteten Bücherbestand nur wenig verwerten. Der Großteil der notwendigen Kenntnisse konnte also nur aus der Überlieferung und Erfahrung stammen. Es gab zwar kaufmännische Buchführung, aber kaum einschlägige Lehr- oder Fachliteratur, wenn man von Hilfsmitteln wie Münz- oder Maßstabellen absieht, ebenso von Kalendern, die mancherlei Ratschlag für den nichtgeschäftlichen Alltag boten. Den Bücherbestand der Kaufleute, der nicht selten erhebliche Ausgaben erforderte, bildete offenbar vor allem die „Pflicht“- und Erbauungsliteratur, *eruditio* anderer Art „erfuhr“ oder erlebte man.

Dieses Bild ergänzt und bestätigt ein Greifswalder Auktionskatalog vom Jahre 1731.⁵ Von den 77 Titeln, die vor 1650 erschienen, bieten 23 (30%) theologisch-religiöse Inhalte, elf philosophisch-moralische, 20 politisch-historische und juristische Themen. Ein kleinerer Anteil (etwa 10 %) entfällt auf „schöne“ Literatur, Wörterbücher, Geographie und Reisen, Medizin und Naturwissenschaften, Ökonomie, Magie und Militärwesen. Das Angebot war hier breiter gestreut und mehr fachlich orientiert, da es auch den Bücherbedarf der Universitäts-*litterati* erfaßte und den aufklärerischen Bildungs- und Erkenntnisfortschritt einfieng.

Die Seestädte können demnach auch als Stätten illiterater und litterater Bildung gelten, wenngleich letztere quantitativ und ihrer Funktion nach einen nachgeordneten Rang einnahm. Dieser Tatbestand spiegelt sich im Selbstverständnis der politischen Führungsschicht wider. Der Stralsunder Ratsherr Balthasar Prütze stellte in einem Schreiben an Herzog Philipp Julius von Pommern-Wolgast vom 24. Oktober 1612 dem Adressaten zwei fundamentale Leistungen der Stadtkommunen vor Augen: Erstens die zivilisierende Rolle des Handels und aller Kommerzien gegenüber der *barbarischen Gelegenheit* im Wirkungskreis von feudalen Grundherrn und Potentaten; zweitens die militärische Sicherung des Landes vor Anarchie und Angriffen fremder Herrscher. Die dritte Leistung, nämlich den Bildungsfortschritt und die Einvernahme von Gelehrsamkeit der *litterati*, schien dem patrizischen Autor nicht wichtig genug, um Bürgerstolz gegenüber dem Territorialherren zu demonstrieren. Dies verwundert deswegen, weil der Briefschreiber ein gebildeter Mann (im eingangs genannten doppelten Sinne) war.⁶

Die Forschung hat als gesicherte Erkenntnis ermittelt, daß akademisch-juristisch gebildete *homines novi* im Mittelalter nur allmählich in die politisch herrschende Schicht der deutschen Seestädte aufrückten, in der sich das kaufmännische

⁵ Die Auktion fand im Stypmannschen Hause in Greifswald statt. (Katalog Universitätsbibliothek Greifswald).

⁶ Wojewódzkie Archiwum Państwowe w Szczecinie, Rep. 5, Tit. 67, Nr. 30.

nische Honoratiorentum kontinuierlich als Kern-Erneuerer bestätigte.⁷ Ende des 16. Jh.s finden dann studierte Juristen „in breiter Front“ Eingang sowohl in den Rat als auch in seine Rekrutierungsreserve. Akademische Bildungsqualität prädestinierte für hohe städtische Ämter und Würden - ebenso wie Immobilienreichtum, Geschlechterzugehörigkeit und kaufmännischer Erfolg.⁸ Dies belegen die Lebenswege mittelmäßig graduierter Juristen, die sich in Stralsund und Greifswald als Ratsherrn und Bürgermeister in wachsender Zahl finden ebenso wie der Werdegang bedeutender Juristen wie Heinrich Sudermann, Lambert Steinwich, David Mevius und Franz Stypmann.⁹

Über dieses Rats-Honoratiorentum hinaus drangen studierte Juristen auch als Wortführer in die Bewegung und die Organe der Bürgeropposition ein. In Stralsund ragt der aus Braunschweig stammende Heinrich Stamke (Stamichius) in den Verfassungskämpfen 1612-1616 hervor, weniger Standhaftigkeit zeigte der andere *Bürgerworthalter* Johannes Jusquinus von Gosen. Es ist an der Zeit, diese Gruppe politisch tätiger litterati näher und im Vergleich zu untersuchen.¹⁰ Ihre Nähe und Tuchfühlung zur Kaufmannschaft ergibt sich nicht nur aus ihrer mittelbürgerlichen Herkunft, sondern auch aus ihrer Sprecher- und Anwaltsfunktion im Namen der opponierenden Bürgerschaft, als deren Führungsschicht die vermögende, empordrängende Kaufmannschaft figurierte. In den deutschen Seestädten fanden sie in den Brauer- und Mälzerkompanien ihr Sammelbecken.¹¹ Der Bürgerworthalter half kraft seiner juristischen Fachkenntnisse und rednerisch-organisatorischen Fähigkeiten, die ökonomisch-sozialen Interessen in politisch-juristische Forderungen umzusetzen. Auf diese Weise gingen auf einer zweiten Ebene des politischen Lebens illiteräre mit litterären Bildungsträgern ein Bündnis ein.

Die Handhabung und Installierung politischer Macht und Willensbildung bedurfte der weiteren Spezialisierung und der Absonderung einer Intelligenz-Berufsgruppe, die - analog zum gehobenen Pfarrbürgertum - nach eigenem Selbstverständnis und ständischem Ordnungsplatz suchte.¹² Ihre materielle Sicherstellung scheint schwieriger als die der Kaufleute gewesen zu sein. Das belegt das Itinerar

⁷ H. SCHILLING, Vergleichende Betrachtungen zur Geschichte der bürgerlichen Eliten in Nordwestdeutschland und in den Niederlanden, in: Bürgerliche Eliten in den Niederlanden und in Nordwestdeutschland, hg. v. H. SCHILLING; H. DIEDERIKS, Köln-Wien 1985, S. 1-32.

⁸ Aus bildungstechnischer Sicht vgl. A. SCHINDLING, Humanistische Hochschule und Freie Reichsstadt. Gymnasium und Akademie in Straßburg 1538-1621, (Veröffentlichung des Instituts für europäische Geschichte Mainz, Bd. 77), Wiesbaden 1977, S. 385-397.

⁹ Zu Mevius siehe ADB, Bd. 21, Leipzig 1885, S. 544-547; F. ADLER, Lambert Steinwich. Bürgermeister von Stralsund (1571-1629), in: BS, N.F., 38/1936, S. 240-261; K. FRIEDLAND, Der Plan des Dr. Heinrich Sudermann zur Wiederherstellung der Hanse, in: JbKGV 1956/1957, S. 184-244.

¹⁰ H. LANGER, Stralsund 1600-1630. Eine Hansestadt in der Krise und im europäischen Konflikt, (AbhhHdlSozialG, Bd. 9), Weimar 1970, vor allem Kap. IV., S. 161-221.

¹¹ Zu analogen Vorgänge in Danzig vgl. Historia Gdańska, Bd. II: 1454-1655, Red. E. CIEŚLAK, Danzig 1982, S. 571-578.

¹² K. WRIEDT, Das gelehrte Personal in Verwaltung und Diplomatie der Hansestädte, in: HGbl 96/1978, S. 15-37. Zum Vergleich auch M. MEYN, Die Reichsstadt Frankfurt vor dem Bürgeraufstand von 1612-1614, (Studien zur Frankfurter Geschichte, Heft 15), Frankfurt a.M. 1980, S. 180-182.

des genannten David Mevius. Als Professor in Greifswald konnte er, obwohl er noch weitere Ämter bekleidete, keinen angemessenen Lebensstandard finden; er verbesserte ihn seit 1638 als Syndicus in Stralsund und zusätzlich als Vizepräsident (1653) des schwedischen Tribunals in Wismar.¹³

Verfolgen wir das Vor- und Eindringen sowie die wachsende Reputation der akademisch Gebildeten, dann sind vornehmlich Juristen am Zuge. Dieser Vorgang vollzog sich im Gefolge allgemeiner Prozesse: Das Römische Recht, das „Kaiserrecht“ (Carolina), die Reichsrechte erweiterten ihren Geltungsbereich ebenso wie „Land“- bzw. territorialstaatliche „Rechte“. Zu beobachten ist die Kriminalisierung von anders-konfessionellen und außenseiterischen Positionen (Aberglaube, Hexerei) sowie der Trend zur öffentlich-rechtlichen Bewältigung von privaten Konflikten. Die anschwellende Auseinandersetzung der größeren Städte mit dem Territorialstaat bildeten eine große Herausforderung an die Handhabung von Rechtssystemen unterschiedlicher Art; die oft langwierigen Konflikte führten nicht zuletzt auch zur Kodifizierung und Kommentierung des Lübischen Rechts, einzelner Stadtrechte und Stadtverfassungen, letzteres nunmehr in Vertragsform der „Erb“- und „Bürgerverträge“.

Doch auch Handels- und Finanzgeschäfte, die gewerbliche Produktion und der eskalierende Steuerbereich sowie die für viele Städte folgenschwere Wendemarke in den Agrarverhältnissen weisen einen höheren Bedarf an Verrechtlichung und Schriftlichkeit auf. Umgekehrt aber muß sowohl der in städtischen Ämtern als auch an den Juristenfakultäten wirkende Rechtsfachmann die gegenständlich-reale Seite von Handel und Produktion näher kennenlernen, um seinen Rat und Spruch praktikabel anzubieten. Diesen Eindruck vermittelt das Studium der Gutachten, die die Juristenfakultäten lieferten, ebenso die Spruchfähigkeit der Kammergerichte. Die Ratsherren, die diesen vorstanden, waren zumeist studierte Juristen, während die Öffentlichkeit und die Laien immer mehr zurücktraten. Der o.g. Greifswalder Professor beider Rechte, Franz Stypmann, wählte Handel und Schiffahrt zum Gegenstand einer gelehrten Abhandlung mit dem Titel *Tractatus de Jure maritimo et nautico* (1652). Die Analyse der Schrift steht noch aus. Vom Stralsunder Syndicus und Bürgermeister Dr. jur. Lambert Steinwich ist bekannt, daß er an einem vollständigen Kommentar des Lübischen Rechts arbeitete; seine Notizen auf einer Fülle von Zetteln verwandte Mevius zu seinem mehrbändigen gedruckten Kommentar-Werk, womit er einen Zweig praktischer Rechtswissenschaft, die *Jurisprudentia Lubecensis*, schuf.¹⁴ Lübisches Recht erfaßte weitgehend Handel und Schiffahrt, es erwies sich als stabiler, bis ins 19. Jh. fortwirkender Rahmen kauf- und seemännischer Tätigkeit.

Im agrarischen Bereich faßten zunehmend Normen des römisch-italienischen Rechts Fuß. David Mevius verfaßte die kompetente Abhandlung *Bedenken über die Fragen, so von dem Zustand, Abforderung und verminderter Abfolge der Bauers-Leute ... vorkommen*. Sie erschien 1645 in deutscher Sprache, da sie die grassierende Erscheinung des Entweichens gutsherrlicher Untertanen bzw. Leibeigener

¹³ Vgl. ADB, (wie Anm. 9).

¹⁴ Ebd.

betrif. Davon waren Landesherr, Adel und Städte gleichermaßen betroffen. Die Schrift erlebte vier Auflagen. Die nachteiligen Folgen der ökonomischen und politisch-rechtlichen Offensive des Adels für die städtische Wirtschaft sind allenthalben bekannt, sie schlagen sich massenhaft in den Quellen nieder.

Die enge Verknüpfung von städtisch-bürgerlicher Wirtschafts- und Verwaltungspraxis mit gelehrter Bildung belegen die ungewöhnlich umfangreichen Schriften des Stralsunder Ratsherrn Balthasar Prütze (1570-1632).¹⁵ Er war der letzte Sproß einer in der Reformationszeit auftauchenden Ratsfamilie kaufmännischer Herkunft. Die meisten männlichen Angehörigen dieser Familie absolvierten ein juristisches Studium in Rostock und Greifswald. Königsberg besuchten sie nicht wie andere Stralsunder - die Brandenburgs, Wessels und Quilows. Mit hoher Wahrscheinlichkeit studierte Balthasar Prütze in Rostock, ohne einen höheren akademischen Grad zu erreichen. Er verwaltete als Ratsherr und „Landbegüterter“ verschiedene Stadtämter und ein Familiengut; kaufmännischer Erwerb läßt sich bei ihm nicht mehr nachweisen. Prütze teilt mit, er habe *ehrliche Studia von Jugend auf exerciret*, z.B. *moralische und civile Philosophie* und *Historie*. Indem er hohe Ratsämter bekleidete, sei er *in diesen Facultäten ein Practicus geworden*. Seine Reformschriften verfaßte er unter Hausarrest, denn im Rat bezichtigte man ihn der Preisgabe von Amtsgeheimnissen und des Paktierens mit dem Landesherrn Herzog Philipp Julius von Pommern-Wolgast. Offensichtlich erwarb Prütze seine beachtliche Gelehrsamkeit hauptsächlich auf zwei Wegen: als Autodidakt und Amtsträger. Die Argumente für seine Reformvorschläge entnahm er aus Werken zahlreicher antiker Autoren, er zitiert Luther ebenso wie Bartolus, Machiavelli, Lipsius und Bodin. Er verwertete eine lange Reihe von Stadtchroniken, Beschreibungen und Staatshistorien (Polen-Litauen, Venedig, England, Spanien, Frankreich). Die zeitübliche barocke Zitiermanie ermöglicht es, folgende Angaben zu machen: Fast fünfzig Autoren und zwanzig stadtrechtliche oder stadtgeschichtliche Belege werden vorgeführt, Bezüge zur Bibel begegnen selten. Aus dem Umstand der häuslichen Klausur und diesen Zahlen läßt sich folgern, daß der Ratsherr Prütze über einen großen Bücherbestand verfügte, der ihm das staatstheoretische Rüstzeug, das Analogie-Material und die Details lieferte, um seinen Amtskollegen und „Mitbürgern“ - diesen widmete er seine über 400 Seiten zählenden Schriften - eine alle Bereiche des städtischen Lebens betreffende Reform nahezu legen. Auf Aussagen, die die städtische Landgüter-, Finanz-, Steuer- und Vermögensverwaltung betreffen, sei ausdrücklich hingewiesen. Dem in Klausur schreibenden Ratsherrn ging es also während der erzwungenen Muße keineswegs um einen gelehrten Zeitvertreib, sondern um regierungs- und verwaltungspraktische Probleme und deren Lösung im Sinne eines Remediums. Der Buchbesitz und der Schreibeifer Prützes bezeugen aber auch die litterati-Tradition der Familie.

Für eine solche Haustradition liefert die aus Schottland stammende Greifswalder Ratsfamilie Botter einen spezifischen Nachweis. Die dem Kaufmann Franciscus Stypmann mit 17 Jahren angetraute Barbara Botter wird in der Trauerrede

¹⁵ H. LANGER, Die Reformschriften des Stralsunder Ratsherrn Balthasar Prütze (1570-1632), in: GSJb 8/1968-1969, S. 39-60.

für ihren 1650 verstorbenen Sohn eine *Femina rarae pietatis atque pudicitiae, mater familias frugi & prudens, mariti ac liberorum amans* genannt.¹⁶ Sie, die den Gatten und die Bücher gleichermaßen liebte, war die Tochter Jakob Batters und der Catharina, geb. Joël. Diese Familie ungarischer Herkunft (Soloch wird genannt) stellte den europaweit bekannten Mediziner der Greifswalder Universität Franz Joël, von dem es heißt: *Inter principes Germaniae Medicos clari jam pridem & praestantis*.¹⁷ Der Familienzweig Stypmann hingegen weist ausschließlich *cives* und Kaufleute auf. Mit dem 1612 geborenen Franz Stypmann beginnt die Gelehrten-Linie, dem Traditionsimpuls der Batters und Joëls folgend.¹⁸ Dieser Franz Stypmann studierte vor allem Jura in Rostock, Leiden und Paris, reiste als junger Hofmeister eines holsteinischen Adligen nach Frankreich und wurde mit 27 Jahren zum Professor iuris an die Greifswalder Universität berufen. Er bekleidete zweimal das Rektorenamt. Sein Interesse war weit gefächert: Er liebte hebräische und griechische Autoren, Antiquitäten und war auch in der Theologie bewandert. Als Nachweise stehen heute allerdings nur noch die Akten der Juristischen Fakultät zur Verfügung, die vom großen Fleiß des Professors Stypman zeugen. *Admirandi ingenii & rarae eruditionis*, stirbt er bereits im Februar 1650, nicht einmal 38 Jahre alt - an der Schwindsucht, wie es heißt.¹⁹ Vielleicht war er gerade wegen labiler Gesundheit nicht zum Kaufmann, sondern zum Gelehrten bestimmt worden. Alle weiteren Stypmanns blieben der Gelehrtensamkeit treu.

Die Wendung vom Kaufmann zum Gelehrten scheint dauerhaft in den Familien gewesen zu sein, eine Rückwendung seltener. Neben der kaufmännischen Herkunft in sieben Fällen überliefert Vanselow in seinem Werk *Gelehrtes Pommern* auch drei Schuster und einen Stellmacher als Väter von Theologen, Juristen und Philosophen.²⁰ Das Ausscheren aus der kaufmännischen Laufbahn bedeutete den Wechsel in eine andere Standeswelt und Lebensform, die mit ersterer gemeinsam hatte, daß sie voller Bewegung und Herausforderungen war. Beiden kam ein hohes Sozialprestige und entwickeltes Selbstverständnis zu, deshalb waren Ehe- und Familienbindungen zwischen Kaufmanns- und Gelehrtenstippen häufig. Es gab indes auch Spannungen, die aus dem Mißtrauen des Kaufmanns gegenüber dem oft verunsichernden, fremdartigen und schwer durchschaubaren Wirkungsfeld des *litteratus* im rathäuslichen Dienst resultierten.

Am Schluß ist festzustellen, daß das eingangs von Kantzow vermittelte Bild über Stralsund sich im Laufe von 100 Jahren merklich änderte. Schon zu seiner Zeit durchdrangen und rieben sich die zwei Bildungswelten und -weisen der *illiterati* und *litterati*, und die immer zahlreicher aus dem kaufmännischen Erwerb in

¹⁶ Universitätsbibliothek Greifswald: Vitae Pomeranorum 37,3 (Franciscus Stypmann), dort enthalten Joannis Pomeschi, Oratio, fol. 1134.

¹⁷ Ebd.

¹⁸ S. Vita Pomeranorum, (wie Anm. 16), Anhang Stammbaum Franciscus Stypmann.

¹⁹ Vitae Pomeranorum, (wie Anm. 16), fol. 1141.

²⁰ Amandus Carolus VANSELOW, Gelehrtes Pommern / Oder Alphabet ... Verzeichniß Einiger in Pommern Geborenen Gelehrten ..., Stargard 1728.

die Gelehrtenwelt überwechselnden Bürgersöhne trugen die Entwicklung der Städte und ihrer Gesellschaft wesentlich mit.

Baltic and Nordic students in the Netherlands (15th-16th centuries)

MARIJKE DE WIT

Within the broad Northern European universe of the Hansa, the initial contacts of pure economic character gradually got accompanied by an intensifying cultural and intellectual interaction. With the survey of the matriculations of students from the wide Baltic areas at the universities of the Low Countries in the 15th and 16th centuries, presented in this paper, I would like to contribute to the evaluation of the part the Netherlands played in the education of an intellectual elite in the various countries surrounding the Hanseatic *mare nostrum*.

For that purpose I examined the matriculation lists of the universities of Louvain¹, that after its foundation in 1426 gradually developed to one of the capitals of learning in Northern Europe, and Leiden², its Dutch counterpart since the turbulent days of the Reformation, that from 1575 onwards mainly was attended by students from the reformed areas. My research has been focused on Louvain, that for more than a century monopolised higher education in the Low Countries. It remained unrivalled indeed, until the foundation of the Douai university in 1562 and of the „rebellious“ Leiden (1575) and Franeker (1585) in the country's reformed northern part. From Douai, founded as a catholic university for the French speaking part of the Netherlands, no matricula have survived.³

The universities of Louvain and Leiden thoroughly differ in their respective pattern of foreign recruitment. Students from outside the Netherlands made up about 4,5 % at Louvain⁴, a figure approaching the standard student population of the universities, founded in the 14th and 15th centuries.⁵

On the contrary, Leiden attracted an extraordinary amount of foreigners: in the first 25 years of its existence 24 % of the students came from outside the

¹ Matricule de L'Université de Louvain, t. 1, ed. E. REUSENS, Bruxelles 1903; t. 2, ed. J. WILS, Bruxelles 1946; tables, ed. A. SCHILLINGS, Bruxelles 1954; t. 3 & tables, ed. A. SCHILLINGS, Bruxelles 1958-1962, t. 4 & tables, ed. A. SCHILLINGS, 1961-1966.

² Album Studiosorum Academiae Lugduno Batavae 1575-1875, ed. G. DU RIEU, Hagae Comitum 1875.

³ L. TRENARD, De Douai á Lille ... une université son histoire, Lille 1978, pp. 11-16.

⁴ H. DE PRINS, De inschrijvingsfrequentie aan de Leuvense universiteit (1485-1527), Leuven 1967, pp. 162 f., 213.

⁵ De universiteit te Leuven 1425-1975, Leuven 1976, p. 65.

Netherlands, and, in the second quarter of the 17th century even more than half of the students were of foreign origin.⁶

Matriculation totals clearly indicate the success of the Louvain university: during its first fifty years, Louvain became one of the most frequented of the Northern European universities, among which it occupied a leading position since 1477, a superiority in numbers it even reinforced during the 16th century.⁷

A part of the Louvain matricula has been lost: of the first volume, covering the period from 1426 until 1453, only an alphabetical index was left, made in 1456/1457 by Peter Bode; the original was consumed by fire in 1914. Today the Bode index only survives in its edition of 1903.⁸ The fifth volume, containing the crucial years 1569-1616 totally disappeared, thus excluding any attempt to compare the matriculations with newly founded Leiden.

The names listed in the matricula do not cover the whole academic population at a given time.⁹ As a rule, newcomers matriculated once for their entire stay at the university. Although matriculation was obligatory, several students were never listed. So names of students, whose stay at Louvain is undoubtedly confirmed by secondary sources, are sought in vain in the matricula.

On the other hand, not only students are registered: The matricula enrol all *suppositi*, i.e. every member of the academic community, and even some other people, who were attracted by certain university privileges, guaranteeing among others a much cheaper drinking.

Especially in the Louvain matricula information on origin shows to be of varying value, the geographic data ranging from a precise mention of the city or the village of origin, together with the diocese, to a vague indication of nationality. The occurrence of names without any mention of origin and the uncertain meaning of sometimes curiously latinised place-names prevent a complete survey of students originating from a given region.

The edition of the Louvain matricula, especially from the third volume onwards, adds some extra difficulties, the transcriptions sometimes being very unprecise and the printing showing abundant error. In the *Tables*, i.e. the indices to the matricula, topographical data are often incomplete, and the interpretation of a number of toponyms is rather unreliable.¹⁰

⁶ H.T. COLENBRANDER, De herkomst der Leidsche studenten, in: *Pallas Leidensis MCMXXV*, Leiden 1925, pp. 275-303, esp. pp. 292-295.

⁷ *De universiteit te Leuven*, (as fn. 5), pp. 63 f., 67; R.C. SCHWINGES, *Deutsche Universitätsbesucher im 14. und 15. Jahrhundert*, Stuttgart 1986, pp. 138 f.

⁸ L. VAN BUYTEN, *De Leuvense universiteitsmatrikels (16e-18e eeuw)*. Kritische beschouwingen, in: *Arca Lovaniensis* 1974, pp. 9-35, esp. p. 35.

⁹ *Les universités européennes du XVIe au XVIIIe siècle. Histoire sociale des populations étudiantes*, ed. D. JULIA; J. REVEL; R. CHARTIER, Paris 1986, pp. 11-13; VAN BUYTEN, (as fn. 8), pp. 10-12; H. SCHNEPPEN, *Niederländische Universitäten und Deutsches Geistesleben von der Gründung der Universität Leiden bis ins späte 18. Jahrhundert*, Münster 1960, p. 9.

¹⁰ VAN BUYTEN, (as fn. 8), pp. 9 f.

In these circumstances, the list of matriculations of students from the Baltic area will be subject to some future corrections. However, the general tendencies that can be indicated will probably not be altered by this fundamentally.

The present survey is mainly limited to an analysis of the data as given in the existant matricula editions (Louvain: 1426-1568; Leiden: 1575-1600). It only illustrates certain aspects of the presence of Baltic and Nordic students in the Netherlands during the 15th and 16th centuries, viz. the frequency of Baltic and Nordic matriculations at Louvain and Leiden during this period, and their geographical distribution. This paper aims at giving a preliminary account of my research on the presence of Baltic and Nordic students in the Netherlands during the 15th and 16th centuries. A more comprehensive study on this subject is forthcoming.

In the analysis of the sources I subdivided the students into two groups: on the one hand the Nordic countries, including Denmark, Norway, Sweden and Finland, on the other hand the southern and eastern Baltic region, from Lübeck to Reval. In order to allow a comparison with existant research, the Louvain figures mentioned in this paper reflect the academic years.¹¹

Louvain

The first student from Lubeck whose matriculation entry undoubtedly states his provenance from the hanseatic metropole, arrived at Louvain in 1479¹², a year starting a period of intensified concentration of Lubeck matriculations, lasting until 1520. Within these 41 years, three periods mark a nearly uninterrupted presence: ten students up to 1486, 15 from 1495 till 1506, and 13 for the decade 1511-1520.

The totals per lustrum in their turn reveal three periods of strong concentration of Lubeckers: from 1480 until 1484, 1495-1499 and 1510-1514, where I counted respectively seven, ten and nine matriculations. These culmination points are remarkably followed by a decline, lasting each time for approximately a decade.

The declining frequency between 1485 and 1494 corresponds with a general decrease of students numbers from the southern and eastern Baltic regions at Louvain, as where the last peak clearly coincides with the humanistic acme of the Louvain university.¹³

From the second quarter of the 16th century onwards, Lubeck students seem to desert the Brabantine academy: 44 consecutive academic years only produce the poor amount of six Lubeckers matriculating.

Between 1480 and 1519, 58 % of the matriculations from the southern and eastern Balticum are of Lubeck origin, a preponderance becoming even more

¹¹ 1.9.-31.8., cfr. VAN BUYTEN, (as fn. 8), pp. 16 f.

¹² Aug. 1479: *Johannes Juse de Lubeck, Lubien, dioc., ex Lilio*; 30.8.1480: Matr. Louvain, II, p. 423; 15.5.1476 matriculates *Frater Gregorius Lubeke*, o.p.; no information on origin is given, cfr. Matr. Louvain, II, p. 344.

¹³ For a survey of the history of the university of Louvain, see: De universiteit te Leuven, (as fn. 5).

clearly pronounced when taking into account the three periods of uninterrupted presence mentioned above.

Among the Lubeck students we recognize several members of the renowned patrician families, e.g. Brömse, Greverade, Kercringh. The Louvain matricula register only a handful of students from Mecklenburg and Pomerania, mainly occurring in the 16th century. Among these scarce representatives we notice Peter Sasse from Wismar, who also took his degree of magister artium at Louvain.¹⁴ Another two Rostockers matriculated later on, respectively in 1547 and 1566.

Between 1495 and 1520 three Pomeranians from Kammin or its homonymous diocese studied at Louvain. Another six *Pomerani* - mainly without any further specification of origin - occur in the registers in the period 1445-1568.

Up to 1520 the few matriculations of students from Mecklenburg and Pomerania coincide with the afflux of Lubeck students. The second group probably was the response to the growing renown of the Louvain university, which clearly reached its expansion zenith between 1545 and 1550.¹⁵

Since nearly one third of the matricula entries, concerning Prussian students, limits its information to the simple announcement *Pruthenus* or *de Prussia*, I preferred to make no further distinction, from 1466 onwards, between Royal Prussia, Warmia and Order Prussia, which became Ducal Prussia in 1525. As a consequence, Prussia has been treated in this contribution as one regional entity.

Already five years after the foundation of the university, the first Prussian appears at Louvain: in 1431 Magister Arnoldus Naghel de Prucia¹⁶ enters the matricula. He had studied in Paris before and became secretary of Danzig in 1444.¹⁷

For more than a century - until 1540 - Louvain plays only a minor role in Prussian higher education. This seems all the more evident when we compare its small number of Prussian students (6 matriculations in the 15th century, none in the first 40 years of the 16th century) with the score of nearby Cologne (171 Prussians from 1411 till 1525).¹⁸ Moreover we should remember, that Cologne never belonged to the group of universities such as Leipzig, Cracow and Vienna, attracting the overwhelming majority of Prussian students between 1411 and 1525.¹⁹

From 1540 onwards - during Louvain's second flourishing period in the 16th century - Prussian matriculations show an increase, up to 19 students, among them

¹⁴ L. SIMONS, Een Beuvens Student uit 1514 geïdentificeerd. Petrus Sasse uit Wismar, in: *Onze Alma Mater* 18/1964, No. 3, p. 24; Matr. Louvain III, p. 498: *Petrus Sasselst de Wesmaria*, 31.8.1514.

¹⁵ VAN BUYTEN, (as fn. 8), pp. 20 f.

¹⁶ Matr. Louvain I, p. 6.

¹⁷ H. BOOCKMANN, Die preußischen Studenten an den Europäischen Universitäten bis 1525, in: *Historisch-geographischer Atlas des Preußenlandes*, ed. by H. MORTENSEN; G. MORTENSEN; R. WENSKENS, Wiesbaden 1973, Erläuterungen zu den Karten, 3.

¹⁸ *Ibid.*, Karte: Die preußischen Studenten an den europäischen Universitäten bis 1525, b) Die Universitäten.

¹⁹ *Ibid.*, p. 10.

nine coming from Danzig. A growing interest in studying at the Brabantine university probably correlates with the leading position of this city in the trade with the Netherlands.

The incorporation of Royal Prussia and Warmia into the Polish Kingdom in 1466, gives some ground to the supposition that, at least some of the students matriculated as *Polonus* or *ex regno Poloniae*, might be considered as belonging to that part of the southern Baltic area.

However, the Louvain matricula of the 15th and 16th century only give one ambiguous case: a certain *Valentinus de Aurea ex regno Poloniae* in 1536.²⁰

It is a fact that for Polish university students abroad, Louvain had no real importance until the 17th century²¹, confirmed by the fact that only four Polish *rari nantes* could be traced before, viz. between 1530 and 1549.

It has to be mentioned here as well that we found two *Lituani* matriculating in the second half of the 16th century. As the matricula remain quite enigmatic about their precise origin, the question of their possible Baltic provenance must be left unanswered.

The Louvain matricula classify students from Riga, Dorpat, Reval and the surrounding dioceses as *Livonienses*, obviously making no distinction between Estland, Courland and proper Livonia. Consequently *Livonia* has to be understood as a collective term for these three regions in the eastern Baltic.

In the 1440's and 1450's only a couple of isolated Livonians can be indicated. From 1465 until 1524, there is a remarkable, though rather modest, regularity in Livonian presence. The five-year totals seldom exceed the number of two students, except for the 1470's and the first decade of the 16th century.

Between 1525 and 1540 Livonians seem to ignore the Louvain university, a constation suiting with the general slowing down of matriculations about 1530. Livonians totally disappear after a final decade of reintensified interest: between 1545 and 1554 five students from Livonia are registered. The absence of *Livonienses* after 1555 is most probably related to the outbreak of the Livonian War.

In this period of uninterrupted presence at Louvain, Livonia precedes Lubeck by ten years. In comparison to the whole of the southern and eastern Baltic area, Livonia shows to be second in importance, again after Lubeck, providing 28 students between 1465 and 1530.

Nordic students peregrinating in search of higher education, recently have been subject of quite exhaustive research.²² My specific approach, viz. from the

²⁰ Matr. Louvain IV, p. 148. (29.11.1536).

²¹ S. KOT, L'Université de Louvain et la Pologne, in: *Le Flambeau* 10/1927, pp. 251-269.

²² An elaborated „status quaestionis“ is given by S. BAGGE, Nordic Students at Foreign Universities until 1660, in: *ScandJH* 9/1984, pp. 1-29, mainly based upon the conference reports published in: *Ur nordisk kultur-historia. Universitetsbesöken i utlandet före 1660*. 18. Nordiska Historikermötet, Jyväskylä 1981, Mötesrapport I, (*Studia historica Jyväskyläensia* 22,1). In the present paper the data from the Louvain and Leiden matricula up to 1600 have been compared to the main tendencies concerning Nordic university studies abroad, as given by BAGGE, (as above), and J. PINBORG, Danish students 1450-1535 and the University of Copenhagen, in: *Cahiers de l'Institut du moyen-âge grec latin*, Université de Copenhague 37/1981, pp. 70-122.

recruitment field of the Louvain university, nevertheless induces me to give a more detailed survey of their distribution in time and space.²³

Nordic attendance at Louvain can be grouped in two periods: the first group during some 30 years after the foundation, the other one in the course of the 16th century. During the first half of the 15th century, Louvain only attracts a few Scandinavians, together with Cologne, Vienna, Heidelberg and Cracow, that also seem to be denied Nordic favour. Rostock, on the contrary accounts for nearly half of the Nordic students, a predilection it shared with Leipzig and Erfurt.²⁴

The nine Swedes (Finns included) and the four Danes in the period from 1426 till 1454 contradict, at least for this period, the general tendency of Swedes preferring to study at the „eastern“ academies of Leipzig, Cracow and Vienna, and of Danes, mostly choosing for the „western“ universities of Erfurt and Cologne.²⁵

Although the absolute number of Finns studying at university level in the late middle ages, is very restricted, they represented the majority of a highly educated ecclesiastical elite.²⁶ Only six out of the 97 Finns, attending the Northern European universities between 1350 and 1530 came to Louvain. Three of them matriculated shortly after the foundation. Olawus Johannis arrived in 1429 and his compatriot Johannes Magni in 1430, both being the first students from the entire Baltic region at Louvain. During the humanistic heyday, when men like Erasmus and Vives stayed at Louvain, three more Finns matriculated, among them Peter Särkilax, who afterwards introduced the ideas of Reformation in his homeland.²⁷

Only during the first 30 years of its existence, Louvain was of some importance for Swedish university education, with six students matriculating. During the 16th century the Swedish presence at Louvain is rather occasional, and mainly limited to the university's second period of flourishing.

Norwegians mostly appear in the 16th century, except for one student who, in 1477, probably got lost and coincidentally matriculated at Louvain.

Between 1500 and 1537 Louvain could welcome eleven Norwegian students, a number representing 1/6 of all Norse university students at that moment. As a consequence of the economic evolution in Norway, university studies had become more and more dependant upon ecclesiastical patronage. The choice for a particular university by Norwegian students may have been influenced by this peculiar situation. In the days of the Reformation, indeed, Norwegian students are only at Catholic universities, viz. Cologne and Louvain.²⁸

²³ A list of Nordic students up to 1540 at Louvain is given by E. JØRGENSEN, *Nordiske Studerende i Louvain*, in: *Personalhistorisk Tidsskrift* 8/1926, pp. 118-122. From the edition *Matricule de l'Université de Louvain*, II, III, IV, published since then, only a few names could be added. On the other hand, Jørgensen's publication allows the correction of several readings in the matricula edition and of some identifications of place-names.

²⁴ PINBORG, (as fn. 22), p. 75.

²⁵ *Ibid.*

²⁶ BAGGE, (as fn. 22), p. 13, 17; H. HOLMA; MALIENIMI, *Les étudiants finlandais à Paris au moyen-âge*, Helsinki 1937.

²⁷ *Matr. Louvain III*, p. 557: *Petrus Sarquelayx de Fynlandia, Fislandensis dyoc*, (14.5.1517).

²⁸ BAGGE, (as fn. 22), pp. 15 f.

In the period 1555-1564 the three Norwegians, occurring in the matricula, all qualify themselves as *pauperes*, and are, without exception, alumni of the Porcupedagogy. They all graduated in the Arts at Louvain.²⁹

The Danish kingdom in the 15th and 16th century covered a much wider territory than contemporary Denmark. The figures for Denmark in this paper cover the students from the dioceses of Lund, Roskilde, Odense, the Jutland dioceses (Børglum, Wiborg, Århus, Ribe) and Slesvig. Students from Holstein are recorded as well, but not added to the totals for Denmark, in order to allow comparison with extant publications.³⁰

From 1456 onwards, German universities saw a significant rise of their Danish student population, a phenomenon that did not affect Louvain until the first decades of the 16th century, the Brabantine university then being the very Parnassus of northern humanism.³¹ On the other hand, the abrupt fall of Danish students numbers, corresponding with the general decrease of the German universities after 1520, only has a delayed repercussion on the Louvain figures.³²

The introduction of the reformation in Denmark, in 1536-1537, directly influences the matriculation level: Danish attendance sharply drops to 1-3 students per lustrum, except for one curious peak in the beginning of the fifties (respectively one, twelve, three students per 5 years).

Simultaneously, the presence of students from Holstein becomes more pronounced, with 13 students between 1535-1568.

As far as Nordic students are concerned, catholic Louvain had no part in the massive „student explosion“ of the mid-sixteenth century: the climbing number of Nordic students was especially attracted by the reformed universities.³³ Throughout the 16th century, Denmark provided the great majority of Nordic students at Louvain, with 72 % till 1534 and even 76 % from 1535 till 1568. Danish predominance among Scandinavian students at foreign universities, however was a common phenomenon in the 15th and 16th centuries.³⁴

²⁹ Matr. Louvain IV, p. 477: *Joannes Tosanus, Norvigianus*, (Aug. 1553), *ibid.* p. 591: *Laurentius Nicolai, Noricus*, (Aug. 1561); *ibid.* p. 670: *Vasterus Vasteri, Havedrosianus*, (28.2.1564); E. RAUSENS, Promotions de la Faculté des Arts de l'université de Louvain: 1428-1797, in: AHEB 3/1886, Promotions de 1555 à 1559, p. 366, (26.3.1556) *Joannes Tostanus, ex Norwegia*; Promotions de 1560 à 1562, in: AHEB 4/1887, p. 232, (13.2.1561) *Laurentius Nicolai, Norwegiensis*; Promotions de 1566 à 1568, in: AHEB 5/1888, p. 387, (21.2.1566) *Vasterus Vasteri ex Nidrosia*.

³⁰ PINBORG, (as fn. 22), p. 76; JØRGENSEN, (as fn. 23); E. MORNÉ, Le voyage d'études de jeunes nobles Danois du XIVe siècle à la réforme, in: Journal des savants 1983, pp. 287-290.

³¹ PINBORG, (as fn. 22), pp. 77-80.

³² *Ibid.*

³³ BAGGE, (as fn. 22), pp. 17 f.

³⁴ *Ibid.*, pp. 13, 21.

Leiden

The first 15 years after the foundation of Leiden (1575), students from the Baltic and Nordic countries did not yet visit the Batavian academy frequently. Apart from an isolated student from Holstein, Poland or Pomerania, only a marked presence of Prussian students can be indicated (seven of them attending Leiden between 1579 and 1587). A tendency towards a Prussian predominance among the students from the southern and eastern Balticum, was already taking shape at Louvain, and would be more pronounced even in the next decade. The Nordic countries sent no students to Leiden during the first period.

In the last decade of the 16th century a sharp rise in number of Nordic and Baltic students is shown. The increase of the Nordic matriculations is almost exclusively due to Denmark, that retains its predominance already mentioned, with the matriculation of 29 students (three of them matriculating twice). Norway is represented by only four students.³⁵

Eight matriculations of *Holsati* over the last four years of the century announce the strong representation of Holstein at the Leiden university in the following 50 years.³⁶

Even during the last decade of the 16th century, no students from Sweden and Finland can be found at the Leiden university, although it will be the leading university for Sweden in the 17th century, the afflux of Swedish students starting only from the 1620's onwards.³⁷

Although the overall number of students from the southern and eastern Baltic region increases over the last decade of the 16th century, the Prussian prevalence remains clearly marked: 42 matriculations on a total of 57, 30 of them from Danzig. The importance of the Netherlandish universities, especially Leiden, for the university education of the Danzig patriciate, and the predominance of Prussian students in the first half of the 17th century grows into shape already in the first 25 years of the Leiden university.³⁸

We preferred, not to add the matriculations of *Poloni* to the total figures for the Baltic region, given the inadequate geographic specification. The increasing number of Polish students - 19 matriculated between 1595 and 1600 - equally announces the evolution for the next century.³⁹

For a profound evaluation of the presence of students from Lubeck, Mecklenburg, Pomerania, Livonia and also of Holstein at Leiden at the end of the

³⁵ The number of matriculations at Leiden, that ranges third among the universities frequented by Danish and Norwegian students in early modern times (figures for 1541-1660), goes increasing till the second quarter of the 17th century for Denmark, and till the third quarter of the 17th century for Norway, see BAGGE, (as fn. 22), p. 20; COLENBRANDER, (as fn. 6), pp. 294 f.

³⁶ SCHNEPPEN, (as fn. 9), pp. 25 f.

³⁷ E. WRANGEL, *De betrekkingen tusschen Zweden en de Nederlanden op het gebied van de letteren en wetenschap: voornamelijk gedurende de zeventiende eeuw*, Leiden 1901, pp. 47-54, BAGGE, (as fn. 22), pp. 23 f.

³⁸ SCHNEPPEN, (as fn. 9), pp. 14 f., 27-29; COLENBRANDER, (as fn. 6), pp. 294 f.

³⁹ *Ibid.*

16th century, as a starting point for the growing popularity of Leiden, culminating in the second quarter of the next century, I refer to the research of Schneppen. Within the context of this paper I would like to suggest a possible continuity of certain tendencies already standing out in the last period of flourishing of Louvain, especially the declining importance of the numbers of students from Lübeck, compared to Prussia, and before all to Danzig, the more marked presence of students from Holstein, and perhaps from Pomerania, where the availability of higher education at a protestant university in the Netherlands should be equally taken into account in order to explain the switching between Louvain and Leiden, besides the rising fame of the Batavian Academy.

As we have already mentioned, the pattern of foreign recruitment differed fundamentally for both the universities Louvain and Leiden. Within the group of foreign students a further difference can be indicated: where Baltic and Nordic students made up a minority among the foreign students at Louvain⁴⁰, in Leiden the matriculations from the Nordic countries and from the southern and eastern Baltic area represent respectively 5 % and 8,9 % of the students from outside the Netherlands for the last quarter of the 16th century.⁴¹

Baltic and Nordic students at Louvain (1426-1568/1569)

Zeit	Lübeck	Mecklenburg	Pomerania	Prussia (Danzig)	Livonia	total
1426-1429						
1430-1434				1		1
1435-1439						
1440-1444						
Zeit	Lübeck	Mecklenburg	Pomerania	Prussia (Danzig)	Livonia	total
1445-1449				1	1	2
(1450-1454/5)						
1455/6-1459/60					1	1
1460/1-1464/5						
1465/6-1469/70					2	2
1470/1-1474/5					3	3
1475/6-1479/80	1			2	6	9
1480/1-1484/5	7				1	8
1485/6-1489/90	2				1	3
1490/1-1494/5					2	2
1495/6-1499/1500	10		1	2 (2)	2	15
1500/1-1504/5	3				5	8
1505/6-1509/10	2				1	3
1510/11-1514/5	9	1	1		2	13
1515/6-1519/20	3		1		2	6
1520/1-1524/5	1				1	2
1525/6-1529/30						

⁴⁰ De universiteit te Leuven, (as fn. 5), pp. 63-65, 67-68 and fig. 1.

⁴¹ COLENBRANDER, (as fn. 6), pp. 283 f.; 294 f. and fig. 2.

1530/1-1534/5	2					2
1535/6-1539/40	1					1
1540/1-1544/5				3		3
1545/6-1549/50	1	1	2	6 (2)	4	14
1550/1-1554/5	1			1	1	3
1555/6-1559/60				8 (6)		8
1560/1-1564/5			2	1 (1)		3
1565/6-1568/9	1	1	2			4

Baltic and Nordic students at Leiden 1576-1600

Zeit	Lübeck	Mecklen- burg	Pomerania	Prussia (Danzig)	Livonia	total
1576-1580				2		2
1581-1585			1	4 (2)		5
1586-1590				1 (1)		1
1591-1595		1	1	20 (17)		22
1596-1600	3	3	8	22 (13)	1	37

Baltic and Nordic students at Leiden, 1576-1600

Zeit	Finland	Sweden	Norway	Denmark	Holstein	total
1576-1580					1	
1581-1585						
1586-1590						
1591-1595			3	11	3	14
1596-1600			1	18	5	19

Baltic and Nordic students at Louvain 1426-1568/1569

Zeit	Finland	Sweden	Norway	Denmark	Holstein	total
1426-1429	1					1
1430-1434	1					1
1435-1439	1	1				2
1440-1444		1		4		5
1445-1449		1				1
(1450-1454/5)		3				3
1455/6-1459/60						
1460/1-1464/5						
1465/6-1469/70						
1470/1-1474/5						
1475/6-1479/80			1	1		2
1480/1-1484/5						
1485/6-1489/90						
1490/1-1494/5						
1495/6-1499/1500						
1500/1-1504/5				3		3
1505/6-1509/10				2		2
1510/11-1514/5			1	6		7
1515/6-1519/20	3	1		8		12
1520/1-1524/5			1	9		10
1525/6-1529/30			6	4		10
1530/1-1534/5			2	4		6
1535/6-1539/40		1	1	2	4	6
1540/1-1544/5				1	3	1
1545/6-1549/50				1	3	1
1550/1-1554/5		1	1	12		14
1555/6-1559/60				3		3
1560/1-1564/5		1	2	1		4
1565/6-1568/9		1		3	4	4

Das Buch auf den Spuren des Handels im Ostseeraum an der Wende vom Mittelalter zur Neuzeit

KONRAD FRITZE †

Der sich seit dem Hochmittelalter auch im Ostseeraum immer stärker entfaltende internationale Handel ließ nicht nur stabile wirtschaftliche Kommunikationen zwischen den verschiedenen Völkern dieser Region entstehen, auf die sie umso weniger verzichten konnten, je länger sie sie genossen, sondern er intensivierte auch den geistig-kulturellen Austausch zwischen ihnen ganz wesentlich. Die Resultate dieses Prozesses sind am besten an der Entwicklung von Architektur, Malerei und Plastik ablesbar, wo die Übernahme von Einflüssen aus anderen Ländern sich besonders deutlich manifestiert. Auch die Sprachen der einzelnen Völker, in die mit zunehmender Intensität der Kommunikation Wortgut anderer Idiome Eingang fanden, zeugen von der Wirksamkeit dieses Austausches. Weniger leicht erkennbar, und doch keineswegs von geringerer Bedeutung, war die Ausbreitung neuer Ideen und Wertvorstellungen, z.B. vom Wert der Arbeit und der Zeit, sowie neuer Erkenntnisse der verschiedensten Wissenschaften und literarischer Kunstwerke, als deren wichtigstes Medium das Buch fungierte.

Freilich war - und das sei ausdrücklich vorausbemerkt - auch im Ostseeraum der Handel durchaus nicht der einzige Mittler des geistig-kulturellen Austausches zwischen den Völkern. Eine sehr wichtige Rolle spielten hierbei schon relativ früh die Kirche und seit dem 15. Jh. auch die Universitäten. Freilich nutzten kirchliche Institutionen und Hohe Schulen für ihre Kommunikationen schon aus praktischen Gründen in wachsendem Maße die durch Handel geschaffenen Verbindungswege von West nach Ost und von Nord nach Süd. Zwei Beispiele sollen das demonstrieren: Von den im 15. Jh. an der Greifswalder Universität immatrikulierten Studenten, die aus weiter entfernt gelegenen Territorien stammten und deren Herkunft genau identifiziert werden kann, kamen mehr als zwei Drittel (nämlich 100 von insgesamt 140) aus Dänemark, Schweden, Finnland, dem Ordensstaat, Schleswig-Holstein, Polen und den Niederlanden¹ - also aus Gebieten, in die Hauptrichtungen des Greifswalder Handels führten. Auch die finnischen Studenten, die in der ersten Hälfte des 16. Jh.s deutsche Universitäten, namentlich Wittenberg, aufsuchten, benutzten für ihre Reisen vornehmlich die Schifffahrtsrouten von Finnland nach Lü-

¹ R. SCHMIDT, Die Anfänge der Universität Greifswald, in: Festschrift zur 500-Jahrfeier der Universität Greifswald, Bd. I, Greifswald 1956, S. 11 f.

beck und Rostock, die in erster Linie natürlich dem Handelsverkehr dienten.² Zuweilen wurden solche Studienreisen sogar direkt durch den Handel finanziert. Das Domkapitel zu Åbo/Turku vergab ein besonderes Stipendium, die sogenannte Studentenbutter: Die im Ausland studierenden Stipendiaten durften ihnen übergebene Butterfässer selbst über die Ostsee transportieren und in einer Hansestadt verkaufen bzw. ein Hansekaufmann verkaufte im Auftrag des Domkapitels die Butter und schickte den Erlös an die finnischen Studenten in Wittenberg.³

Auf den Handelsrouten gelangten jedoch nicht nur Kleriker, Wissenschaftler und Studierende als Mittler des geistigen Austausches zwischen den Völkern in fremde Länder, sondern auch Bücher in wachsender Zahl. Eine sehr bedeutsame Rolle spielten in dieser Entwicklung die Hansestädte an der südlichen Ostseeküste. Bevor wir jedoch darauf etwas näher eingehen, sei noch eine weitere Vorbemerkung gestattet: Der hansische Kaufmann vermittelte nicht nur direkt oder indirekt die Verbreitung von Büchern, sondern er partizipierte selbst an diesem kostbaren Gut. Auch hansische Kaufleute lasen oder besaßen gar selbst Bücher - und zwar nicht nur ihre Geschäftsbücher. Allerdings ist die Zahl der sicheren Belege, die wir bisher hierfür haben, noch relativ klein. So verfügte z.B. der Stralsunder Kaufmann Arnd Polemann 1416 in seinem Testament, daß der Sohn des Veters seine Bücher des kanonischen Rechts erhalten solle - allerdings nur unter der Bedingung, daß er daraus lernen wolle und sie ihm nützlich seien.⁴ Von dem Greifswalder Bürgermeister Heinrich Rubenow ist bekannt, daß er eine größere Bibliothek besaß, die er der auf seine Initiative 1456 gegründeten Universität zuwenden wollte. Leider wissen wir aber nicht, welche Bücher sein Eigentum waren.⁵ Erhalten geblieben ist uns jedoch ein Verzeichnis der Bücher des Stralsunder Gewandhauses vom Jahre 1447, die für die Mitglieder der Gewandschneider-Kompanie zur Verfügung standen. Es waren insgesamt nur sechs Bücher, und zwar vier geistlich-erbaulichen Inhalts (*van den evangelien, van der Romeschen kerke unde den pewesen, van den speghele der mynslyken salicheit, der zelen trost*) sowie ein Buch des Lübschen Rechts und ein Fabelbuch.⁶

Handgeschriebene Bücher waren zu dieser Zeit bei weltlichen Personen und Korporationen also noch Raritäten - und zwar recht teure: 1458 z.B. bezahlte der Lübecker Rat für die Anschaffung eines Buches von *geystlyken unde wertlyken rechte* immerhin 86 Mk. 4 s,⁷ eine Summe, die fast der Hälfte des Jahresgehalts des städtischen Syndikus entsprach.⁸ Das freilich sollte sich grundlegend verändern mit der Erfindung des Buchdrucks, der sich auch im hansischen Wirtschaftsraum sehr

² S. HEININEN, Die finnischen Studenten in Wittenberg 1531-1532, (Schriften der Luther-Agricola-Gesellschaft A 19), Helsinki 1980, S. 26.

³ A.a.O., S. 27 f.

⁴ H. EWE, Schätze einer Ostseestadt. Sieben Jahrhunderte im Stralsunder Archiv, Weimar 1974, S. 158.

⁵ SCHMIDT, (wie Anm. 1), S. 25.

⁶ StAStral, Bücher des Gewandhauses, Nr. 5: Denkbuch F 1412-1541, fol. XIV (1447).

⁷ AHL, HS 1079. Manuskript Bruns: Kämmereirollen 1407-1531 I, Eintrag zu 1458.

⁸ K. FRITZE, Am Wendepunkt der Hanse, Berlin 1967, S. 175, Anm. 291.

schnell ausbreitete. 1464 nahm die erste Buchdruckerei in Köln ihre Arbeit auf, es folgten 1467 Lübeck, 1476 Rostock, 1480 Magdeburg, 1491 Hamburg und 1498 Danzig⁹ - um nur einige Beispiele zu nennen.

Von diesen Druckereien wurden nicht nur populäre Bücher, wie z.B. der *Reinicke Fuchs*, der *Eulenspiegel* und auch die niederdeutsche Bibel, sowie wissenschaftliche Werke in wachsender Zahl (allein in Lübeck erschienen bis 1500 immerhin 300 Drucke) verbreitet, sondern ebenso die Kenntnis und Nutzung der Buchdruckerkunst, die im nördlichen Europa besonders rasch in England, Dänemark und Schweden Aufnahme fand. Im Jahre 1500 gab es in England bereits vier, in Dänemark und Schweden jeweils drei Druckorte.¹⁰

Das alles ist hinreichend bekannt und soll deshalb hier nicht näher behandelt werden. Wir wollen unsere Aufmerksamkeit vielmehr auf einige Beispiele der Verbreitung geistig-kultureller Güter richten, bei denen die initiierende Rolle des Handels ganz offenkundig ist und die zugleich auch Impulse zu weitergehenden Forschungen zu geben vermögen.

1. Beispiel: Novgorod

Die Handelsmetropole am Wolchow, die seit dem 12. Jh. das dominierende Zentrum des hansisch-russischen Warenaustausches war, hat mit Sicherheit schon früh auch im geistig-kulturellen Austausch zwischen den Russen und den Völkern des Westens und des Nordens eine wichtige Funktion gehabt. Genauer faßbar wird diese jedoch erst im letzten Jahrzehnt des 15. Jh.s - also in der gleichen Zeit, in der Novgorod seine bisherige Selbständigkeit durch seine Einbeziehung in den Moskauer Staat verlor und auch der hansische Kaufmann durch die Schließung des Peterhofes seine einstige privilegierte Stellung in der Stadt einbüßte.

In den Jahren von 1488 bis 1493 erreichten in rascher Folge mehrere russische Gesandtschaften Lübeck. Bedeutsame Folgen hatten insbesondere die drei Gesandtschaftsreisen des Griechen Georgij Trachaniot, der im Auftrage Iwans III. unmittelbare Beziehungen zu Kaiser Maximilian I. herstellen sollte. Mit diesen diplomatischen Aktivitäten hängt es wahrscheinlich zusammen, daß im Jahr 1493 der erste Russe an der Rostocker Universität immatrikuliert wurde. Er hieß Silvestr Maly und kam aus Novgorod.¹¹ Wichtiger aber war die Tatsache, daß Trachaniot während seines Aufenthaltes in Lübeck Verbindung zu einem der berühmtesten norddeutschen Buchdrucker aufnahm - zu Bartholomäus Gothan.

Dieser stammte aus Magdeburg, wo er eine Vikarie innehatte und wo auch seine ersten Drucke erschienen. Kurz vor 1484 siedelte er nach Lübeck über und widmete sich dort verstärkt dem Druckgewerbe. Gemeinsam mit Johannes Snell brachte er die neue Erfindung auch nach dem Norden. In Stockholm richtete Gothan eine Filiale seiner Druckerei ein. Er selbst kehrte 1488 nach Lübeck zu-

⁹ J. SCHILDHAUER, *Die Hanse - Geschichte und Kultur*, Leipzig 1984, S. 225.

¹⁰ I. KÄSTNER, *Johannes Gutenberg*, 3. Aufl., Leipzig 1984, S. 58.

¹¹ H. RAAB, *Germanoslawisches im Ostseeraum an der Wende vom Mittelalter zur Neuzeit*, in: WZEMAU 6/1956-1957, Nr. 1/2, S. 58.

rück, wo er dann mit den russischen Gesandten in Berührung kam und auch deren Sprache erlernte. Die dritte Gesandtschaft Iwans III., die sich 1492/1493 in Lübeck aufhielt, nahm ihn zur Übersetzung kaiserlicher Briefe in ihre Dienste.¹² Als die Russen 1493 in ihre Heimat zurückkehrten, begab sich auch Gothan nach Rußland, und zwar reiste er in Begleitung von drei oder vier Gehilfen über Åbo/Turku nach Novgorod, wo er unter noch unbekanntem Umständen vor 1496 verstarb.¹³

Leider wissen wir nicht, ob Gothan in Novgorod eine Druckerei eingerichtet und auch betrieben hat. Die Tatsache, daß er mehrere Gehilfen mit auf die Reise nahm, könnte jedoch als Indiz für die Planung eines derartigen Unternehmens gewertet werden. Mit ziemlicher Sicherheit aber dürfen wir annehmen, daß Gothan eine Reihe von Büchern aus seiner eigenen Druckerei und aus anderen Druckwerkstätten nach Novgorod mitgebracht hat. Allerdings gibt es auch für diese Annahme bisher nur indirekte Hinweise, die jedoch insgesamt recht gewichtig sind.

Seit langem ist bekannt, daß verschiedene bedeutende Werke der altrussischen Literatur des 16. Jh.s starke deutsche - und zwar niederdeutsche - Einflüsse aufweisen, die auf die Kenntnis und Nutzung entsprechender fremdsprachlicher Vorlagen schließen lassen. Zu nennen sind hier insbesondere das *Prenije zivota i smerti*, der *Luzidarnos*, das *Povest o Troje* und auch das *Povest o vojevode Drakule*. Für alle diese Werke gibt es in der Tat niederdeutsche Entsprechungen - und zwar das *Zwiegespräch zwischen Leben und Tod*, gedruckt zu Lübeck 1484 von Bartholomäus Gothan, den *Lucidarius*, gedruckt zu Lübeck 1485 durch Matthäus Brandis, die *Historie von der Stadt Troja*, gedruckt zu Lübeck 1478 von Lucas Brandis, und den Einblattdruck *Von einem bösen Tyrann genannt Dracole*, gedruckt in Magdeburg oder in Lübeck 1483 wiederum von Bartholomäus Gothan.¹⁴

Der Vollständigkeit halber sei hinzugefügt, daß etwa zur gleichen Zeit auch ein 1492 in Lübeck von Steffen Arndes gedrucktes Arzneibuch, betitelt *Gaerde der Suntheit* nach Novgorod gelangte, wo es dann 1534 im Auftrag des Metropoliten Daniel von einem gefangenen Lübecker in die russische Sprache übertragen wurde.¹⁵

2. Beispiel: Finnland

Nachdem die Universität Åbo/Turku im Jahre 1640 gegründet worden war, entstand 1642 dort auch die erste Buchdruckerei auf finnischem Boden. Bis zu diesem Zeitpunkt wurden alle finnischen Bücher - auch die des Reformators Mikael Agricola, des „Vaters der finnischen Schriftsprache“ - im Ausland gedruckt. Die Druckorte dieser Bücher lagen durchweg in Ländern, mit denen Finnland durch enge Kommunikation merkantiler bzw. politischer Natur verbunden war: in Deutschland, den baltischen Staaten und Schweden.

¹² DERS., Zu einigen niederdeutschen Quellen des altrussischen Schrifttums, in: ZfSlaw 3/1958, Heft 2-4, S. 328-331.

¹³ A.a.O., S. 330.

¹⁴ A.a.O., S. 333-335.

¹⁵ RAAB, (wie Anm. 11), S. 59.

Das erste speziell für den Gebrauch in Finnland vorgesehene gedruckte Buch war das berühmte *Missale Aboense*, das Meßbuch des Bistums Åbo/Turku. Es ist bezeichnend, daß dieses Buch im Jahre 1488 in Lübeck entstand - und zwar in der Druckwerkstatt des uns bereits bekannten Bartholomäus Gothan. Auch das zweitälteste für Finnland bestimmte Buch, das *Manuale seu Exequiale Aboense*, ein liturgisches Handbuch, wurde 1522 in einer Hansestadt gedruckt, und zwar in Halberstadt. Ebenfalls in einer Hansestadt, nämlich in Greifswald, erfolgte 1582 der Druck der ersten finnischen Sammlung lateinischer Schullieder, der *Piae cantiones ecclesiasticae et scholasticae*. Auch die erste vollständige Bibelübersetzung, die *Biblia, Se on: Coco Pyhä Ramaltu Suomexi*, mußte außerhalb von Finnland gedruckt werden, und zwar 1642 in Stockholm. Die Auflage dieser finnischen Bibelausgabe betrug übrigens 1200 Exemplare, eines von ihnen bildet ein besonders kostbares Besitztum der Greifswalder Universitätsbibliothek.

Selbstverständlich gelangten in dieser Zeit auch in anderen Ländern verfaßte gedruckte Bücher auf den Handels- und Schifffahrtsrouten nach Finnland. Eine auch nur einigermaßen genauere Übersicht über diesen Import geistiger Güter existiert jedoch m.W. bisher noch nicht. Deshalb soll hier nur an einem, freilich besonders eindrucksvollen Beispiel gezeigt werden, welche Bedeutung diesem Vorgang beizumessen ist.

1531 erwarb Mikael Agricola, der damals noch Sekretär des Bischofs war, in Åbo/Turku die *Enarrationes seu postillae Martini Lutheri in lectiones*, die 1530 in Straßburg gedruckt worden waren. Dieses Buch, das heute noch erhalten ist, dokumentiert zwei wichtige Tatbestände: Zum ersten die erstaunliche Geschwindigkeit, mit der das gedruckte Wort schon zu dieser Zeit verbreitet werden konnte. Vom Druck des Werkes in Straßburg bis zum Verkauf desselben in Finnland verging nur ein Jahr! Bedeutsamer aber noch war die Wirkung dieses Buches. Nicht weniger als 1355 Randbemerkungen sowie unzählige Unterstreichungen von Agricolas eigener Hand zeugen davon, mit welcher Intensität dieser die reformatorischen Ideen Luthers in sich aufnahm - und sie dann ja auch in seinem Heimatland umsetzte.¹⁶

3. Beispiel: Bauern in Mecklenburg

In einem 1667 angefertigten Inventar der Habe eines Bauern aus dem mecklenburgischen Dorf Lärz befand sich auch *Ein Buch der Lustgarte genandt*.¹⁷ Ein Buch im Besitz eines Bauern im 17. Jh. - das ist ein scheinbar ganz außergewöhnlicher Sachverhalt, der sogleich zumindest zwei Fragen hervorruft:

1. Konnte der Eigentümer dieses Buch überhaupt lesen?
2. Wie ist der Bauer in den Besitz des Buches gelangt?

Die Verbreitung der Kenntnis des Lesens und Schreibens in den ostelbischen Dörfern in der frühen Neuzeit ist offensichtlich lange unterschätzt worden. Eine kürzlich von J. Richter unternommene spezielle Untersuchung dieser Frage am Beispiel der Dörfer der sogenannten Sandpropstei im südlichen Mecklenburg hat jedoch er-

¹⁶ HEININEN, (wie Anm. 2), S. 25 f.

¹⁷ MLHA, Kloster Dobbertin, Protokolle der Sandpropstei des 17. Jahrhunderts, 1667 f., Bl. 4 v.

geben, daß hier in der zweiten Hälfte des 17. Jh.s nicht nur die meisten Schulzen und Landgewerbetreibenden - also Schmiede, Müller, Krugwirte, Schneider usw. - lese- und schreibkundig waren, sondern auch zahlreiche Bauern und Kossäten. Im Durchschnitt gab es in über 16 % der bäuerlichen Haushalte zumindest eine schreibkundige Person, in dem Dorf Lärz sogar in 24 % der Hofstellen.¹⁸ Die Frage, ob Bauern zu dieser Zeit überhaupt über die elementarste Voraussetzung für die Lektüre von Büchern verfügten, dürfte damit positiv beantwortet sein.

Wesentlich schwieriger dagegen ist es, die Herkunft des im Besitzverzeichnis des Lärzer Bauern aufgeführten Buches genauer aufzuklären. Der Titel des Buches *Der Lustgarte* ist in dem Schriftstück offensichtlich stark verkürzt wiedergegeben worden - und solche *Lustgärten* waren zudem unter den Werken der deutschen Barockliteratur sehr zahlreich. Es handelte sich dabei um Sammlungen von Andachtsdichtungen, Gebeten, Krippenspielen, Ermahnungen, Liedern, Sprüchen sowie Gedichten zu frohen und traurigen Anlässen. Nachforschungen haben ergeben, daß der volle Titel des Lärzer Buches mit größter Wahrscheinlichkeit folgendermaßen lautete: *Fruchtbringender Lustgarte / In sich haltend Die ersten fünf Abtheilungen / Zu ergetzlichem Nutze Ausgefertiget / Und gedruckt In der Fürstlichen Haupt-Vestung Wulffenbüttel / Durch Johan Bißmark / In verlegung Michael Cubachs / Buchhändlers in Lüneburg. Im Jahr / 1647.*¹⁹

Die Nennung des Verlagsortes Lüneburg führt uns auf die Spur der Herkunft des Buches: Die Bauern südmecklenburgischer Dörfer bezogen ihr Salz von den regelmäßig bei ihnen erscheinenden Lüneburger Salzwagen, die dann als Rückfracht Getreide luden. Lüneburger Verleger aber kauften nach dem Dreißigjährigen Krieg Salzpffannen und Salzhütten, einerseits um ihr Buchgeschäft finanziell zu stützen, andererseits um mit dem Titel Sulfmeister in das städtische Patriziat aufsteigen zu können. Buchhandel und Salzhandel verbanden sich hier also unmittelbar miteinander. Und so ist es durchaus anzunehmen, daß die Lüneburger Salzwagen eben auch Bücher in die mecklenburgischen Dörfer brachten.²⁰ Wenn wir erfahren, daß der Lüneburger Verleger Hans Stern damals in einem Jahr 30.000 Kalender, 44.000 Almanache und 57.000 Fibeln verkaufte²¹, dann dürfen wir wohl unterstellen, daß es unter der großen Zahl der Käufer dieser Bücher auch manchen lesekundigen Bauern gegeben haben wird. Das erwähnte Buch des Bauern aus Lärz muß also keineswegs eine Ausnahmeerscheinung gewesen sein.

Wir sind nun am Ende unserer kurzen Betrachtung über Handel und Buch im Ostseeraum an der Wende vom Mittelalter zur Neuzeit angelangt. Beabsichtigt war kein abgerundeter Überblick, sondern lediglich eine knappe Demonstration der be-

¹⁸ J. RICHTER, Zur Schriftkundigkeit mecklenburgischer Bauern im 17. Jahrhundert, in: JbWG 3/1981, S. 87 f.

¹⁹ Justus Georg SCHOTTEL, *Fruchtbringender Lustgarten*, (Reprint), hg. v. M. BURKHARD, München 1967.

²⁰ RICHTER, (wie Anm. 18), S. 94.

²¹ H. DUMRESE, Der Sternverlag im 17. und 18. Jahrhundert, in: *Lüneburg und die Offizin der Sterne*, Lüneburg 1956, S. 87 f.

sonderen Reize und auch der Ergiebigkeit der Thematik, deren wirkliche Erschließung jedoch noch intensive Forschungen in vielen Ländern erfordern wird.

NAMELETTEN

Das Buch enthält eine Reihe von Hinweisen auf weitere Literatur, die sich mit dem Thema des Buches beschäftigt. Diese Hinweise sind in Form von Fußnoten gegeben und beziehen sich auf die folgenden Werke:

1. Die Geschichte des Buches, von H. G. ...

2. Die Entwicklung des Buches, von ...

3. Die Bedeutung des Buches, von ...

4. Die Verbreitung des Buches, von ...

5. Die Wirkung des Buches, von ...

Die Hinweise sind in Form von Fußnoten gegeben und beziehen sich auf die folgenden Werke:

1. Die Geschichte des Buches, von H. G. ...

2. Die Entwicklung des Buches, von ...

3. Die Bedeutung des Buches, von ...

4. Die Verbreitung des Buches, von ...

5. Die Wirkung des Buches, von ...

Das Buch enthält eine Reihe von Hinweisen auf weitere Literatur, die sich mit dem Thema des Buches beschäftigt. Diese Hinweise sind in Form von Fußnoten gegeben und beziehen sich auf die folgenden Werke:

1. Die Geschichte des Buches, von H. G. ...

2. Die Entwicklung des Buches, von ...

3. Die Bedeutung des Buches, von ...

4. Die Verbreitung des Buches, von ...

5. Die Wirkung des Buches, von ...

La „Connaissance du Monde“ à Lübeck et Hambourg aux XVIe et XVIIe siècles

MARIE-LOUISE PELUS-KAPLAN

Dans le cadre d'une réflexion sur les interactions entre commerce et culture, il m'a paru intéressant de chercher à savoir dans quelle mesure la culture géographique et historique des milieux marchands peut être influencée par leurs intérêts commerciaux, et inversement, dans quelle mesure l'élargissement de cette culture à de nouveaux horizons peut les amener à envisager une diversification de leur commerce. Cette réflexion concerne donc à de la fois l'histoire du commerce, celle des cultures et celle des mentalités. Le choix de Lübeck et Hambourg aux XVIe et XVIIe siècles présente un intérêt en ce sens que nous avons ici deux grands ports au passé commercial florissant, dont l'activité traditionnelle se maintient et même s'accroît en volume au début de l'époque moderne, mais sans connaître - si l'on fait abstraction de quelques voyages outre-mer sans lendemain - la prodigieuse expansion à l'échelle mondiale qui a bouleversé l'économie des ports ibériques, hollandais, français et anglais pendant la même période.

Pour les années 1545-1725, j'ai étudié 117 inventaires après décès des deux villes. Ces documents se trouvent d'une part dans les archives judiciaires, et d'autre part dans les archives familiales ou testamentaires. Dans ce dernier cas, la conservation des inventaires est liée le plus souvent à une fondation pieuse du défunt (legs charitable, fondation d'une bourse d'études). À ces 117 inventaires „complets“, c'est à dire décrivant en principe la totalité de l'avoir mobilier du défunt, s'ajoutent bon nombre d'inventaires „incomplets“, soit qu'ils énumèrent des biens mis en gage, saisis ou apportés en dot, soit qu'ils n'inventorient qu'une partie des biens de la succession.¹

Aux Archives de Hambourg sont par ailleurs conservés des livres manuscrits où sont consignées les ventes aux enchères de biens mobiliers et immobiliers au cours

¹ StH: Reichskammergericht; Familienarchiv Lützens; Familienarchiv Ruland. AHL: Privatwohltätigkeitsanstalten; Familienarchive; Reichskammergericht; Alte Gerichte. Il est possible que d'autres inventaires se trouvent dans les fonds déplacés après 1945 et qui ont été restitués aux Archives des Lübeck; ces fonds viennent seulement d'être mis à la disposition du public. Les livres contenus dans les inventaires lubeckois du XVIe au XIXe siècle doivent faire l'objet d'une publication commune par moi-même et par Herr Dr. Manfred Eickhölter, Lübeck, qui a eu l'amabilité de me communiquer ses fiches, et que je tiens à remercier ici. À propos des inventaires lubeckois, cf. M. EICKHÖLTER; M.L. PELUS-KAPLAN, Lübecker Inventare des 16.-18. Jahrhunderts und ihre rechtliche Grundlage. Chancen der Auswertung, en: Wege zur Erforschung städtischer Häuser und Höfe, hg. v. R. HAMMEL-KIESOW, Neumünster 1993, S. 279-326.

des années 1628-1637, parmi lesquelles une centaine de ventes comportent des objets à caractère culturel (livres, images).²

Nos documents concernent essentiellement l'élite sociale des deux villes: du milieu des gros marchands, parmi lesquels nous comptons aussi les „Krämer“, „Krüger“, „Brauer“, ainsi que quelques „Schiffer“ exerçant des activités commerciales, émanent 82 % des inventaires de Hambourg, et 73 % des inventaires de Lübeck; les juristes, en général étroitement apparentés aux familles marchandes, fournissent 9 % des inventaires dans l'une et l'autre ville; artisans et petits commerçants comptent également pour 9 % dans les deux cas; enfin, à Lübeck seulement, 9 % toujours des inventaires proviennent d'anciennes familles dotées pour la plupart, au milieu du XVII^e siècle, de titres de noblesse, et dont l'essentiel des revenus provient non plus du commerce, mais de leurs domaines ruraux („Landbegüterte“); ces familles continuent à jouer un rôle important, bien que de plus en plus contesté, au sein du Sénat lubeckois, et plusieurs de leurs membres ont reçu une formation juridique poussée. Un bon nombre des personnages dont nous possédons les inventaires ont été, soit membres eux mêmes des différent corps de l'administration urbaine, soit parents de membres de la municipalité, et ceci aussi bien à Hambourg qu'à Lübeck.³ Les milieux concernés par les „Auktionsbücher“ de Hambourg sont plus variés: on y trouve, à côté des gros marchands et des juristes, des pasteurs, des médecins, des professeurs, et un nombre important de petits commerçants et d'artisans. Etant donné la marge d'incertitude liée à l'impossibilité - que j'espère provisoire - d'identifier tous les personnages, mes statistiques se fonderont uniquement sur les 117 inventaires déjà évoqués, les „Auktionsbücher“ et les inventaires „incomplets“ n'étant utilisés qu'à titre complémentaire, de même que deux catalogues manuscrits des bibliothèques de la famille lubeckoise des Brömbse et du juriste et bourgmestre hambourgeois Peter Lütken, mort en 1717. Les ventes aux enchères de toute façon se prêtent assez mal à une étude statistique, puisqu'elles ne concernent le plus souvent qu'une partie des éléments d'une succession ou d'une faillite.⁴ Les inventaires eux mêmes, d'ailleurs, sont loin de constituer une source idéale pour l'histoire des cultures et des mentalités. Comme on a déjà beaucoup écrit sur ce sujet⁵, je me contenterai de

² StH: Auktionswesen I.; H.D. GEBAUER, *Bücherauktionen in Deutschland im 17. Jahrhundert*, Bonn 1981; on apprend qu'il existe dans certaines bibliothèques d'Allemagne et d'Europe des catalogues imprimés de livres ayant appartenu à des bourgeois de Hambourg et Lübeck et qui ont été vendus aux enchères dans ces deux villes à la fin du XVII^e siècle. Malheureusement l'auteur ne donne qu'un aperçu très succinct de leur contenu, si bien que je n'ai pu en tenir compte dans cette étude.

³ À Lübeck, on compte ainsi une vingtaine de personnes, parmi celles dont on possède l'inventaire, qui ont été soit membres du Sénat, soit apparentées à un membre du Sénat; à Hambourg, c'est une dizaine de personnes qui ont été liées elles aussi à la municipalité, du fait qu'elles mêmes, ou un de leurs parents, ont appartenu à l'un des collèges municipaux.

⁴ À propos de l'utilisation des catalogues de ventes de livres aux enchères, on peut consulter, outre GEBAUER, (s. Ann. 2); B. VAN SELM, *Een menigte treffelijke Boecken. Nederlanse boekhandelscatalogi in het begin van de zeventiende eeuw*, Utrecht 1981, ainsi que M. MARION, *Les ventes publiques de livres et leurs catalogues*, en: *Bulletin de Bibliophile*, 1981, S. 331-341.

⁵ Voir en particulier G. BERGER, *Inventare als Quelle der Sozialgeschichte des Lesens*, in: *Romanische Zeitschrift für Literaturgeschichte* 5/1981, S. 368-377; A. LABARRE, *Le livre dans la vie amiénoise du XVI^e siècle. L'enseignement des inventaires après décès, 1503-1576*, Paris-Louvain

signaler les défauts propres aux inventaires utilisés ici, en précisant que je me suis bornée à l'étude des livres et des représentations iconographiques ou „images“, laissant de côté tous les éléments relevant de la culture matérielle, qui réclament une étude spécifique.

Dix-neuf inventaires ne comportent ni livres ni images, ce qui ne signifie pas que le défunt n'en possédait pas: peut-être les avait-il vendus ou donnés peu avant sa mort, à moins que, du fait de leur faible valeur marchande, on ne les ait pas jugés dignes d'être recensés. Il convient donc de les éliminer. Encore les inventaires restants ne comportent-ils pas tous à la fois des livres et des images; de plus, dans la plupart des inventaires, une partie seulement des livres peuvent être identifiés grâce à un titre ou à une dénomination relativement précise (ex. „Gebetsbücher“), plus rarement grâce à un nom d'auteur, encore plus rarement par une date et un lieu de l'édition; parfois il n'est même pas possible de connaître le nombre exact des volumes d'une bibliothèque, car les inventaires se contentent de mentionner „noch etliche Bücher von geringem Werte“.

Onze inventaires, dans lesquels nous n'avons pu identifier aucun livre ni aucune image, ont été à leur tour exclus de notre étude statistique, et dans les 87 inventaires restants (58 à Lübeck, 29 à Hambourg), nous prenons en compte seulement les livres et images dont nous avons pu identifier le sujet. Il faut donc être bien conscient que nos résultats ne concernent qu'un échantillon finalement assez réduit de l'élite sociale, ainsi que de l'ensemble des objets à caractère culturel réellement possédés. De plus, il est clair que ces livres ou images répertoriés dans les inventaires ne constituent pas toute la culture de leur propriétaire, qui a pu emprunter des livres et contempler ailleurs des œuvres d'art et des cartes, et inversement reléguer dans un coin des livres et images qui ne présentaient pour lui aucun intérêt. Il convient donc de ne pas attribuer aux résultats de l'analyse une valeur autre que celle d'un indice culturel, dont il est difficile d'apprécier exactement la représentativité.

Ces réserves formulées, passons aux résultats. Dans un premier temps, nous verrons de quelle façon, à travers quels types d'objets nos bourgeois manifestaient leur intérêt pour la géographie et l'histoire du monde; puis dans un second temps, nous essayerons de voir ce qu'ils savaient des différents continents et pays, et quels étaient ceux qui les intéressaient le plus.

Il est évident que l'histoire et la géographie devaient représenter une part importante de la formation des marchands comme des juristes. Une bonne partie des

1971; H.-J. MARTIN, *Livre, pouvoirs et société à Paris au XVIII^e siècle (1598-1701)*, 2 Bde., Genf 1969; J. QUENIART, *L'utilisation des inventaires en histoire socio-culturelle*, in: *Les actes notariés, source de l'histoire sociale, XVI^e-XIX^e siècles*, hg. v. B. VOGLER, Strasbourg 1979, S. 241-255; E. WEYRAUCH, *Nachlaßverzeichnisse als Quelle der Bibliotheksgeschichte*, in: *Bücherkataloge als buchgeschichtliche Quellen in der frühen Neuzeit*, hg. v. R. WITTMANN, Wiesbaden 1984, S. 299-312. De façon plus générale, on peut consulter aussi R. CHARTIER; D. ROCHE, *L'histoire quantitative du livre*, in: *Revue française d'histoire du livre* 16/1977, S. 477-502; R. ENGELSING, *Analphabetentum und Lektüre. Zur Sozialgeschichte des Lesens in Deutschland zwischen feudaler und industrieller Gesellschaft*, Stuttgart 1974; DERS., *Der Bürger als Leser. Lesergeschichte in Deutschland 1500-1800*, Stuttgart 1974; *Livre et société dans la France du XVIII^e siècle. I et II*, hg. v. F. FURET, Paris-Den Haag 1965-1970.

connaissances se transmettait oralement au sein des familles et des entreprises, ou était acquise au cours des voyages que, très jeunes, les apprentis-marchands effectuaient en Allemagne ou à l'étranger. Cet apprentissage était préparé et complété par l'enseignement dispensé dans les écoles et les universités. Beaucoup conservaient chez eux leurs manuels scolaires, parfois en nombre important, ainsi que des manuels destinés, suivant les cas, aux marchands ou aux juristes. Malheureusement, la faible valeur de ces ouvrages, généralement vieux et en mauvais état, fait qu'ils ne sont pratiquement jamais identifiables, sauf exception.⁶ Ce dont les inventaires et les Auktionsbücher portent la trace correspond donc moins à des connaissances de base qu'à une culture pour ainsi dire secondaire: les livres et images que nous pouvons identifier sont ceux que pour leurs propriétaires avaient jugé bon d'acquérir leur plaisir ou pour compléter les informations contenues dans les manuels.

Ce surplus de connaissances historiques et géographiques manque dans 41 inventaires sur les 87 pris en compte, soit presque la moitié. Ces 41 inventaires appartiennent à quelques artisans et petits commerçants, mais aussi à de nombreux marchands, et à des juristes, dont certains ont été membres du sénat de leur ville, ou même bourgmestres, tel le lubeckois Lorenz Möller. Que trouve-t-on dans ces inventaires? Des livres de piété pour l'essentiel, et des images diverses, mais sans caractère documentaire, et ceci jusqu'en plein XVIII^e siècle. Après avoir éliminé de nouveau ces derniers inventaires, il en reste donc 46 dans lesquels on trouve la trace d'un intérêt pour l'histoire ou la géographie, auxquels il faut ajouter quelques inventaires incomplets, les ventes de Hambourg, et les deux catalogues de bibliothèques privées cités plus haut.

Dans les 46 inventaires qui nous intéressent directement, nous constatons une simplification de l'échantillon social: artisans et petits commerçants ayant disparu, à l'exception d'un teinturier lubeckois, il reste 36 gros marchands, 5 juristes et 4 „Landbegüterte“ lubeckois.

Les supports culturels de la connaissance du monde sont, parmi les „images“, tout d'abord les globes et les cartes. Les globes, objets de luxe, sont assez rares: on en vend deux petits à Hambourg en 1637, et on en trouve à Lübeck au XVIII^e siècle chez un marchand et deux membres du „patriciat“. Plus que les globes, ce sont les cartes, instrument à la fois de connaissance et de décoration, qui font apparaître aux yeux de nos bourgeois l'image du monde; sur 46 inventaires, 12 comportent de 2 à 5 cartes, sous des dénominations diverses (Mappa, Taffel, Tabula hydrographica, Karte), qui se divisent en trois grandes catégories, les „Landkarten“, les plus courantes, et d'autre part les „Seekarten“ et „Passkarten“ que l'on trouve plus spécialement chez les capitaines de navires. Beaucoup de ces

⁶ La plus notable de ces exceptions est le „Parfait Négociant“ de Jacques Savary, mentionné dans un inventaire lubeckois de 1712. À propos des manuels, cf. J. HOOCK; P. JEANNIN, Une enquête en cours; la bibliographie analytique des manuels et traités à l'usage des marchands, 1470-1820, in: Histoire et Mesure I, 1/1986, S. 85-97; Ars Mercatoria, Bd. I: 1470-1600, Bd. II: 1600-1700, ed. par P. JEANNIN; J. HOOCK, Paderborn-München-Wien-Zürich 1991; 1993.

cartes étaient encadrées; si certaines sont décrites comme vieilles et déchirées, d'autres sont des véritables objets d'art, présentées sur parchemin et enluminées.⁷

À côté des cartes et globes, peintures et gravures („Kupferstücke“) jouent également un grand rôle dans la connaissance du monde⁸: des plans ou portraits de villes en perspective ornent les murs des demeures bourgeoises, ainsi que d'autres tableaux ou gravures représentent des châteaux et autres monuments célèbres, comme par exemple l'hôtel de ville d'Amsterdam, ou encore des paysages typiques; on trouve parfois mention de tableaux de maîtres, ainsi deux vues de Gênes et Naples par Hans Bol, ou encore une auberge italienne par Van de Velde. Les portraits de souverains accompagnés de leurs épouses, ainsi que les personnages en costumes nationaux (des dames françaises, un Espagnol, des Romains et Romaines) étaient également très prisés. On retrouve tous ces genres picturaux au niveau du livre d'art, que l'on rencontre dans quelques inventaires et ventes.

Si l'on en vient maintenant aux livres, on constate que les livres de géographie proprement dits sont assez peu représentés: cosmographies et atlas, qui sont parfois des livres précieux, dorés sur tranche et présentés dans un étui en tissu, figurent dans 12 inventaires seulement, ainsi que dans quelques ventes de Hambourg des années 1630; et dans la bibliothèque de Peter Lütken. Les manuels de géographie générale apparaissent au cours de la seconde moitié du XVII^e siècle et au début du XVIII^e dans 5 bibliothèques; les livres d'astronomie ou de mathématiques appliquées à la géographie, ainsi que les livres d'histoire naturelle, se trouvent eux aussi en très petit nombre chez 3 juristes et un patricien. Dans sa majorité, la littérature géographique est constituée d'études régionales et de récits de voyages, qu'on trouve dans 9 bibliothèques et quelques ventes.

Beaucoup plus nombreux que les livres de géographie, les livres d'histoire forment souvent la totalité (dans 12 inventaires) et toujours la majorité des livres consacrés à la connaissance du monde. Aux livres d'histoire proprement dits, on peut ajouter les œuvres touchant à la politique ou à l'économie, telles la „République“ de Jean Bodin, ou l'„Oeconomia bohemo-austriaca“ de Johann Erasmus Wagner. Cette prédominance de l'histoire sur la géographie est un trait général de l'Europe du temps; il est d'ailleurs bien connu qu'au XVI^e siècle, et encore au siècle suivant, les préoccupations des auteurs de cosmographies et de manuels de géographie générale, aussi bien que d'études régionales ou de récits de voyages, étaient avant tout d'ordre historique, politique et social.⁹

Il n'est pas facile de juger du niveau des connaissances ainsi acquises. Il semble toutefois que l'évolution des deux disciplines géographique et historique se reflète à travers nos documents, avec un certain décalage chronologique. Parmi les cosmographies et atlas, il faut souligner le succès prolongé, jusqu'au seuil du

⁷ Voir G. MEYER, *Alte Karten und Globen als Spiegel des Weltbildes ihrer Zeit*, Senat der Hansestadt Lübeck, Amt für Kultur, XVIII, Lübeck 1981; N. BROC, *La géographie de la Renaissance, 1420-1620*, Paris 1980; F. WAWRIK, *Berühmte Atlanten. Kartographische Kunst aus 5 Jahrhunderten*, Dortmund 1982.

⁸ Cf. D. DEFERT, *Les collections iconographiques du XVI^e siècle*, in: *Voyager à la Renaissance*, Actes du Colloque de Tours 1983, ed. par J. CEARD; J.-C. MARGOLIN, Paris 1987, S. 531-543.

⁹ BROC, (s. Anm. 7), S. 85; F. DE DAINVILLE, *La géographie des Humanistes*, Paris 1940, S. 281.

XVIII^e siècle, de la vieille *Cosmographie* de Münster, dans des éditions il est vrai tardives et corrigées; mais on trouve parallèlement, dès la première moitié du XVII^e siècle, les atlas de Mercator et Hondius, de Blaeu, ainsi que le „Zeespieghel“ de Waghenaer; alors que le „Theatrum Orbis“ d'Ortelius ne semble pas avoir joui d'une grande faveur, les atlas hollandais continuent à régner sur la seconde moitié du XVII^e siècle et le début du XVIII^e. L'origine des cartes et globes était elle aussi très probablement hollandaise.¹⁰ Parmi les ouvrages de géographie générale, ce sont ceux de Cluvier et de Varenius, donc de géographes fixés en Hollande, qui l'emportent; toutefois Giovanni Botero et Lucas de Linda avaient aussi leur place, et vers la fin XVII^e-début XVIII^e, on voit apparaître les noms de géographe allemands, comme Gölnitz, Grünenberger et Johann Hübner (père). Il faut en tout cas retenir que c'est l'école hollandaise de cartographie et de géographie qui, outre Sebastian Münster, a fourni l'essentiel de l'éducation géographique des élites lubeckaises et hambourgeoises jusqu'au début du XVIII^e siècle, même si les géographes antiques (Ptolémée, réédité par Magini, Strabon, Pline) figurent en bonne place chez les juristes érudits.

Curieusement, les grands recueils de voyages sont pratiquement absents, à l'exception d'une seule mention de celui de Levinus Hulsius dans un inventaire hambourgeois de la fin du XVII^e siècle. À défaut de ces recueils, nos bourgeois possédaient toute même des récits de voyages individuels; les plus fréquemment cités sont, dans la première moitié du XVII^e siècle, la „Description de tous les Pays-Bas“ par Ludovic Guiccardini, et après 1650, la „Orientalische Reisebeschreibung“ d'Adam Olearius. Il faut attendre le début du XVIII^e siècle pour voir apparaître de nouveaux grands noms de la littérature de voyages, avec Tavernier et Bosman chez Peter Lütkens. L'intérêt grandissant, au cours du XVII^e siècle, pour la géographie physique, est également sensible dans quelques inventaires, grâce à la présence de cartes ou d'études consacrées à un bassin hydrographique ou à un massif montagneux, telle la „Descriptio Alpium“ de Josias Simler, ou encore à des ouvrages sur les merveilles de la nature et le règne animal. Il semble en tout cas que, mis à part un tout petit groupe qui suivait de relativement près la progression des découvertes, la plupart des membres des élites sociales, attachés aux valeurs sûres qu'étaient Münster, Mercator et Hondius, Guiccardini ou Cluvier, disposaient d'une information géographique relativement surannée, à la fin de notre période tout au moins.

Parmi la très grande quantité des livres d'histoire répertoriés, les historiens humanistes, avec les œuvres de Carion, Sebastian Franck, Albert Krantz, Chytraeus, Paolo Giovio, Pontanus, tiennent la première place dans les inventaires aux côtés des nombreuses chroniques, dont certaines sont signées des grands chroniqueurs locaux du XVI^e siècle, tels Hermann Bonnus ou Reimar Kock. Les historiens antiques, fort nombreux, arrivent à la seconde place, mais un nombre important d'inventaires possèdent aussi les ouvrages des historiens contemporains, comme Emmanuel Van Meteren, dont l'„Histoire des Pays Bas“ jouit d'une grande faveur, ou Jacques Auguste de Thou (Thuanus), lui aussi assez populaire; on trouve aussi à

¹⁰ Cf. G. MEYER, Die Blaeu-Globen der Stadtbibliothek, en: ZVLGA 59/1979, S. 236-241.

plusieurs reprises après 1650 les écrits de Lansbergen et Freyberger sur la Guerre de Trente Ans. L'information historique était donc, dans nos inventaires, nettement plus à jour que l'information géographique. Les juristes et les patriciens possédaient de riches bibliothèques où l'histoire contemporaine tenait une très grande place; celles des „Landbegüterte“ lubeckois, et tout particulièrement celle de Heinrich Dietrich Köhler, fils du bourgmestre Anton Köhler, contenaient en outre de véritables documents d'archives (textes de traités ou de lois, mémoires sur les événements contemporains); à ce niveau, on ne peut plus parler de bibliothèques d'amateurs ni même d'érudits: ce sont de véritables bibliothèques d'hommes d'État, mêlés de très près à l'histoire de leur temps; on ne s'étonnera pas d'y retrouver tous les fleurons de la littérature politico-juridique des deux siècles (Jean Bodin, Grotius, Althusius, Pufendorf, Conring, etc.).

Reste maintenant à savoir quels pays suscitaient le plus d'intérêt. Si l'on totalise les mentions des différents pays et continents à travers tous les types de documents signalés, tant iconographiques que littéraires, sans tenir compte des ouvrages ou cartes concernant l'ensemble du globe, on aboutit aux constatations suivantes: des „quatre parties du monde“, comme on disait alors, c'est l'Afrique qui suscite le moins de curiosité; il faut attendre le début du XVIII^e siècle pour trouver, dans la bibliothèque du seul Peter Lütken, 4 ouvrages la concernant, sur un ensemble de 47 „geographici“, 137 „historici“ et 130 „philosophi practici“. ¹¹ L'extrême orient (Chine, Japon, Indes Orientales) ne semble pas davantage avoir intéressé les Allemands du Nord avant la fin du XVII^e et surtout le début du XVIII^e siècle (7 mentions seulement dans trois bibliothèques). ¹² L'intérêt pour l'Amérique apparaît plus tôt, dès le début du XVII^e siècle, mais le nombre de cartes et ouvrages la concernant spécialement est extrêmement limité: une carte et 4 ouvrages dans 3 bibliothèques, auxquels s'ajoutent, chez Peter Lütken, deux récits de voyages aux confins septentrionaux (Groenland) et méridionaux (Pacifique Sud) du continent américain. ¹³ À la différence des pays lointains, le monde musulman, particulièrement sa partie orientale, Turquie, Perse, Palestine, a intéressé les Allemands du Nord comme le reste de l'Europe à la même époque: 2 cartes, une gravure, plus d'une vingtaine de mentions d'Olearius, Salomon Schweigger et autres voyageurs à

¹¹ Wilhelm Johann MÜLLER, *Die Afrikanische Landschaft Fetù*, Hamburg 1678; LÉON L'AFRICAIN, *Africae descriptio IX libri*, par le géographe arabe Léon l'Africain, Lugd[uni] 1632; Wilhelm BOSMAN, *Reyse nach Guinea durch Wilhelm Bosman*, Hamburg 1705; *Heliodori Ethiopiae Historiae Libri X*, o.O., o.J.

¹² Levinus HULSIUS, *Voyages aux Indes Orientales et Occidentales*, o.O., o.J.; o.A., *Beschreibung der Chinesischen Reise*, o.O., o.J.; O. DAPPERS, *Asia*, Nürnberg 1688; Erasmus FRANCISCUS, *Ost- und Westindischer Lust- und Staatsgarten*, Nürnberg 1666; o.A., *Imperium magni Mongolis s[ive] de India commentarius ...*, Lugdunum 1611; o.A., *Descriptio regni Japponiae*, Amsterdam 1649; Jean Baptiste TAVERNIER, *Les six voyages de Jean Baptiste Tavernier en Turquie, en Perse et aux Indes; Parties I et II*, Paris 1679.

¹³ *Descriptio novi orbis in rahmen (Karte)*; Frederic LEVENSTEIN, *Beschreibung der Neuen Welt*, o.O., o.J.; O. DAPPERS, *America*, o.O. 1673; Levinus HULSIUS, *Voyages aux Indes Orientales et Occidentales*, o.O., o.J.; FRANCISCUS, (wie Anm. 12); Friedrich MARTENS, *Spitzbergische oder Grönländische Reisebeschreibung*, Hamburg 1675; Ravenau DE LUSSAN, *Journal du voyage fait à la Mer du Sud avec les flibustiers de l'Amérique en 1684 et années suivantes par Ravenau de Lussan*, Paris 1690.

travers 6 bibliothèques, sans parler des auteurs antiques, en témoignent.¹⁴ La Russie par contre ne figure qu'incidemment, rattachée au récit d'Olearius ou à la série des „Républiques“ d'Elzevir, donc en quelque sorte comme un appendice, tantôt de l'Europe, tantôt du moyen Orient (5 mentions dans 3 bibliothèques); toutefois, il est possible que les œuvres de Paolo Giovio, mentionnées à plusieurs reprises sans indication de titre, aient contenu sa relation consacrée à la Russie.¹⁵

En fait, et en ceci les Allemands du Nord se distinguent des Parisiens du XVII^e siècle, bien plus que les pays lointains, c'est l'Europe qui, à travers ses villes, ses souverains, ses guerres et ses révoltes, monopolise l'attention, comme en témoignent la quasi totalité des gravures et tableaux identifiés, et la très grande majorité des livres tant historiques que géographiques. Certains, tel le „Theatrum Europaeum“ de Jean Philippe Abelin publié par Merian, l'„Itinerarium“ de Paul Hentzner, ou la collection des „Républiques“, traitent de l'ensemble du continent, de même qu'un certain nombre de livres d'histoire, comme „l'Histoire Universelle de l'Europe“ de Martin Vidman, ou même la „Chronique“ de Carion qui, tout en se voulant une histoire du monde, est en fait essentiellement une histoire de l'Europe.¹⁶ Parmi les pays étrangers, ce sont jusque vers 1650 les Pays-Bas, puis, plus, plus tard, la France, qui focalisent surtout l'attention; l'Italie, un peu moins souvent évoquée, n'en suscite pas moins un intérêt constant, surtout à cause de ses Antiquités. Les pays scandinaves voisins tiennent eux aussi une place importante dans les inventaires. Nettement plus loin en arrière viennent l'Angleterre, les pays ibériques, ainsi que l'Europe centrale et orientale.¹⁷

¹⁴ Tafel Maris Mediterranei (Karte); Palaestinae Mappa (Karte); o.A., Türkischer Reiter, o.O., o.J.; Adam OLEARIUS, Orientalische Reisebeschreibung, Schleswig 1647; DERS., Moscovitische und perianische Reisebeschreibung, Hamburg 1696; DERS., Persischer Rosenthal ... , Schleswig 1634; Hansen VON MERGENTHAL, H. Albrechten Hertzogs zu Sachsen Reise ins gelobte Land durch Hansen von Mergenthal, o.O., o.J.; Salomon SCHWEIGGER, Neue Reisebeschreibung aus Teutschland nach Constantinopel und Jerusalem durch Salomon Schweigger, Nürnberg 1619; Augerius BUSBEQUIUS, Legationis Turcicae Epistolae IV, Paris 1595; o.A., Turcii imperii status, Lugd[uni] 1630; o.A., Persia s[ive] regni Persici status, Lugdunum 1633; o.A., Relation d'un voyage fait au Levant, Paris 1664; Heinrich RANTZOUW, Des Herrn Rantzouwen Reysebuch auf Jerusalem, o.O., o.J.; Leonhard RAUWOLFF, Leonhards Rauwolffs Reisebeschreibung in die Morgenlande, o.O., o.J.; Nicolaus HONIGER, Hofhaltung des Türkischen Kayser Nicolaus Honigers, Basel 1573; o.A., Schauplatz der Türkischen Kayser, o.O., o.J.; Une description de la Turquie figure parmi les „Descriptiones regnorum et Regionum Variorum in 11 Bänden“ trouvées chez Heinrich Dietrich KÖHLER.

¹⁵ Paolo GIOVIO, Libellus de legatione Basilii Magni principis Moschoviae ad Clementum VII.P.M. ..., in: Opera, Basel 1578; Giovio a écrit de nombreux autres ouvrages, dont une description de la Grande Bretagne; à propos de la Russie, on trouve chez Heinrich Dietrich Köhler, outre Olearius; Henrich RÄTRES, Muscovitische Historien, o.O., o.J.

¹⁶ Inversement, le „Theatrum Europaeum“ d'Abelin parle de la conquête de l'Amérique par les Espagnols. Les titres des ouvrages ne donnent pas forcément une idée juste de leur contenu.

¹⁷ Nous ne pouvons pas citer ici les nombreux ouvrages et documents iconographiques concernant l'Europe. Nous nous contenterons de dire que grosso modo, nous trouvons sur les Pays-Bas une dizaine de gravures et environ 35 ouvrages, sur la France 4 gravures et une quarantaine d'ouvrages, sur l'Italie plus de vingt gravures et tableaux et plus d'une vingtaine de titres d'ouvrages, sur l'Angleterre et la Grande Bretagne en général 2 gravures et une dizaine de titres, sur l'Espagne et le Portugal 2 gravures et une petite dizaine d'ouvrages, sur les pays scandinaves 3 gravures et un peu moins de 20 livres, sur l'Europe centrale et orientale (Pologne, Hongrie, Transylvanie, auxquelles on peut rattacher la Suisse), 1 gravure et une douzaine d'ouvrages.

C'est l'Empire allemand qui, au cours de ces deux siècles, semble finalement susciter le plus d'intérêt, rassemblant grosso modo près de la moitié de toute la littérature „regionale“ tant historique que géographique. On aime à posséder des gravures représentant les grandes villes d'Empire, l'Empereur et son épouse, des cartes montrant le cours des grands fleuves allemands, comme le Rhin ou l'Elbe, ou des principautés comme le Palatinat; on collectionne les chroniques des principales villes allemandes, des grands Etats allemands; les biographies de divers Empereurs côtoient, dans les inventaires, des récits de la Guerre des paysans, des études sur les causes et les événements de la Guerre de trente Ans.¹⁸ On voit donc se développer au cours de ces deux siècles, chez les marchands et encore plus chez les juristes, un intérêt très net pour l'Empire, qui semble prendre le relais de l'intérêt autrefois porté à la Hanse, dont le souvenir survit cependant à travers de nombreuses chroniques des villes d'Allemagne du Nord ou de Livonie, ou encore des recueils de droit ou de traités.¹⁹

Après ce tour d'horizon, le moment est venu de nous demander tout d'abord si le commerce effectif des deux villes aux XVI^e et XVII^e siècles a orienté les attitudes culturelles de leurs élites sociales. Tout porte à penser le contraire: loin de refléter la géographie du commerce lubeckois et hambourgeois, la „connaissance du monde“, ou mieux la „curiosité pour le monde“ des bourgeois de Lübeck et Hambourg, semble refléter des préoccupations d'ordre politique, religieux, culturel, beaucoup plus que des préoccupations d'ordre économique. En effet, si celles-ci avaient prévalu, on aurait dû trouver plus d'ouvrages consacrés à la Russie que d'ouvrages sur les pays du moyen Orient, plus d'ouvrages sur l'Angleterre et les puissances ibériques que sur l'Italie, or c'est le contraire qui se produit. Si inversement, les pays scandinaves, les Pays-Bas et la France suscitent autant d'intérêt, ce n'est pas seulement à cause de l'intensité des relations commerciales avec ces pays, mais sans doute autant et plus du fait du rôle joué par ces pays dans l'histoire du monde hanséatique et du Saint Empire, et de l'influence culturelle exercée successivement par les Pays-Bas aux beaux jours d'Anvers puis d'Amsterdam, puis par la France de Louis XIV.

Puisque finalement la structure même du commerce des deux villes ne paraît pas avoir influencé tellement les choix culturels de leurs élites, il ne semble pas possible d'expliquer le faible nombre des marques d'intérêt pour les pays extra-européens par la quasi absence d'un commerce direct avec ces pays, dont les produits néanmoins, reçus par l'intermédiaire des Portugais, Espagnols et Hollandais, figurent dans les inventaires et sur les livres de comptes des marchands. Nous sommes donc amenés à penser que les raisons de ce manque apparent d'intérêt sont plus culturelles et historiques qu'économiques. En effet, Lübeck et Hambourg auraient gagné à se passer des intermédiaires ibériques ou

¹⁸ Sans énumérer tous ces documents, nous pouvons les évaluer grosso modo à une douzaine de gravures ou cartes et quelque 125 ouvrages géographiques, historiques ou politico-juridiques.

¹⁹ Si nous comptons dans la rubrique „Hanse“, outre les livres d'histoire ou de droit touchant spécifiquement à la Ligue Hanséatique, tous les livres ou documents concernant l'ancien monde hanséatique, en y ajoutant le Schleswig-Holstein, on arrive à un total de 1 carte et environ 45 ouvrages géographiques et politico-juridiques.

hollandais, et d'ailleurs certains, au moins à Hambourg, y ont pensé, puisqu'il y eut au cours des XVI^e et XVII^e siècles quelques tentatives pour envoyer depuis Hambourg des navires au Brésil, un début de commerce avec la Barbade, ainsi qu'une participation des Hambourgeois à la Compagnie danoise pour le commerce en Guinée et aux Indes Occidentales, dont le siège était à Glücksburg. Si ces tentatives n'ont pas réussi à éveiller un engouement culturel pour ces pays, c'est sans doute que les motivations économiques n'étaient pas assez puissantes, au moins pour la majorité des marchands et juristes, et sans doute aussi que les autres motivations manquaient à l'appel: l'Allemagne protestante n'a en effet connu ni le grand élan missionnaire qui a amené les élites françaises à s'intéresser à la même époque à l'Amérique du Nord et à l'Extrême Orient, ni l'élan patriotique qui a poussé les Hollandais à combattre les Espagnols non seulement en Europe, mais aussi outre mer; l'Allemagne depuis le XVI^e siècle vit au rythme de ses propres guerres, dans lesquelles les villes du Nord sont forcément impliquées, même si la neutralité reste leur souci primordial; aux conflits intra allemands s'ajoutent les conflits propres à l'Europe du Nord, si bien que les élites des deux villes n'ont sans doute eu guère le loisir de rêver des pays lointains. A contrario, les exemples hollandais et français nous amènent à formuler une autre hypothèse: à l'époque des conquêtes coloniales, on observe au sein des élites de ces pays des signes nets d'un intérêt culturel pour les pays d'outre mer, qui se manifeste à travers les bibliothèques privées et les fonds de libraires²⁰; on peut donc penser que si les tentatives coloniales ont été couronnées de succès, c'est en partie parce qu'elles jouissaient du soutien des couches sociales les plus influentes, soutien qui, semble-t-il, aurait manqué dans les villes d'Allemagne du Nord.

Malgré les incertitudes de l'analyse, liées aux carences des sources, cette réflexion nous amène donc à poser le problème des rapports entre les centres d'intérêt culturels des couches dirigeantes et la politique qu'elles mènent. Peut-être d'autres sources de la même époque (journaux, pamphlets, correspondances) pourraient elles nous permettre éventuellement d'aller plus loin dans cette réflexion.

²⁰ F. DE DAINVILLE, tout au long de „La géographie ... „ (s. Anm. 9) montre comment la ferveur missionnaire favorisa non seulement la poussée coloniale française, mais aussi plus largement l'essor de la géographie, devenue l'„idole des gens du monde“. À son tour, Henri-Jean Martin montre l'importance des missions et des relations des missionnaires dans l'évolution des connaissances géographiques; il montre aussi que les milieux parisiens cultivés du XVII^e siècle possédaient de nombreuses collections de récits des voyages lointains, car „les terres lointaines sollicitent les rêves des Français“ (MARTIN, s. Anm. 5), S. 210-212, 513, 852-855, 936 f.). Quelques bibliothèques hollandaises de la fin du XVII^e siècle témoignent d'un intérêt très sensible pour les pays lointains: cf. G.B.C. VAN DER FEEN, *Noord-Nederlandsche boekerijen in de 16e eeuw*, in: *Het Boek* 7/1918, S. 81-92, 318-334; il en va de même des catalogues imprimés de bibliothèques privées et de fonds de libraires vendus aux enchères dans les mêmes années: cf. VAN SELM, (s. Anm. 4); on retrouve ce goût pour l'exotisme dans des bibliothèques plus tardives, telles de celle d'un noble hollandais ou encore celle d'un membre de la famille Moucheron; cf. P.J.A.N. RIETBERGEN, *The library of a Dutch country squire*, Thomas Walraven van Arkel (1615-1694), in: *Lias* 9/1982, S. 271-284; K.Å. MODEER, *Hendrick de Moucheron bokauktionskatalog* 1664. Ett rättshistoriskt aktstycke, in: 1667 ars sjölag i ett 300-årigt perspektiv, (Symposium Göteborg 1981), hg. v. K.Å. MODEER, Stockholm 1984, p. 128-163. Je remercie Pierre Jeannin qui a bien voulu attirer mon attention sur cet article.

Lübecker Testamente als Quelle zur Kulturgeschichte des Spätmittelalters

KERSTIN DRONSKE

Tester, c'est mourir un peu. Wenn der französische Historiker Alain Croix seinen Aufsatz über bretonische Testamente mit diesem Titel versieht¹, stellt er damit einen für die Beschäftigung mit dieser Quelle zentralen Aspekt in den Mittelpunkt seiner Untersuchung. Das Testament repräsentiert einen bedeutenden Akt im Leben eines jeden, nämlich die Vorbereitung auf das Jenseits, oftmals in unmittelbarer Konfrontation mit dem Tod. Bei dieser Gelegenheit vermischen sich in subtiler Weise die aktuelle Gegenwart des Testators mit der Sorge um das zukünftige, gedanklich aber bereits vorweggenommene Jenseits. Sterben gilt als Moment, in dem man Belohnung oder Strafe für das ganze Leben erntet; die Vorbereitung auf den Tod verweist damit unmittelbar auf das Leben. Sterben ist - auch wenn es widersinnig scheint - ein wichtiger Moment des Lebens, Testieren die materielle und geistige Organisation dieses Augenblicks.

Gerade in Hinblick auf die Etablierung des Fegefeuers als drittem Ort zwischen Hölle und Paradies, wo die Dauer des Aufenthalts durch Fürbitten der Lebenden verkürzt werden kann, kommt dem Testament eine besondere Bedeutung zu.² Es hat die wichtige Funktion, die Solidarität zwischen den Lebenden und den Toten zu stiften und die Fürbitten für die Verstorbenen zu finanzieren.

Begreift man Testamente in dieser Weise, wird deutlich, wie sehr sie für die Erforschung von Mentalitäten und ihrem Wandel geeignet sind. Testamente zeugen nicht nur von den konkreten Lebensverhältnissen und der Sterbevorsorge spätmittelalterlicher Stadtbewohner; sie vermitteln zugleich kollektive subjektive Vorstellungen, die der einzelne von sich und seiner Lebenswelt besitzt, und erlauben darüber hinaus Einblicke in Verhaltens- und Handlungsnormen.

Hier aber soll nur ein Testament im Mittelpunkt stehen, das Testament des Lübecker Kaufmanns Arnd Jagehorn vom 5. November 1500, und dies auch nur in ausgewählten Abschnitten, die dennoch einen Eindruck von der inhaltlichen Vielfalt dieser Texte vermitteln können. Die Beschäftigung mit diesem einen Testament ist dabei im Zusammenhang meines Dissertationsvorhabens zu sehen: 1.000 Lübecker Testamente des späten Mittelalters werden unter sozial- und mentalitäts-

¹ A. CROIX, *Tester, c'est mourir un peu*, Testaments, vie et mort des Bretons au XVII^e siècle, in: *Mémoires de la Société et d'Histoire et d'Archéologie de Bretagne* 56/1979, S. 41-53.

² S. dazu J. LE GOFF, *Die Geburt des Fegefeuers*, Stuttgart 1984.

geschichtlichen Fragestellungen ausgewertet. Bleiben dort die Testatoren anonym, ihre Lebensgeschichte weitgehend unbekannt, wird hier der entgegengesetzte Weg eingeschlagen. Zunächst soll versucht werden, die Rolle Jagehorns im wirtschaftlichen, sozialen und religiösen Leben Lübecks in der zweiten Hälfte des 15. Jh.s zu beschreiben, soweit die spärlichen Hinweise in den Quellen dies erlauben. Das Testament läßt sich dann, eingebettet in seinen Lebenskontext und damit seiner singulären Rolle enthoben, als Aussage einer konkret faßbaren Person interpretieren. Erst auf diesem Weg läßt sich der Frage nachgehen, ob ein Zusammenhang zwischen Lebensverhältnissen und Sterbevorsorge bestand.

Die Auswahl des Dokuments war nicht bestimmt durch das Besondere, Herausragende; ganz im Gegenteil: Das Typische, Normale wurde gesucht - ein zu Ansehen und Wohlstand gelangter Lübecker Kaufmann formuliert seinen letzten Willen. Damit ist das Testament Arnd Jagehorns mehr als nur ein Zeugnis für Leben und Sterben dieses Mannes, für Leben und Sterben in dieser Stadt.

Was war das für ein Leben, das Jagehorn aus Anlaß der Testamenterrichtung am 5. November 1500 rückschauend und resümierend an sich vorüberziehen ließ? Es war sicherlich bestimmt von seiner Handelstätigkeit, deren Bedeutung sich in erster Linie auf den Handel mit Preußen, Schonen und Dänemark gründete, dann aber auch mit den wendischen Städten, mit Riga und Reval.³ Tuch, Blei, Salz, Heringe und Holz waren seine bevorzugten Handelsgüter. Er wußte sein Risiko geringzuhalten, spezialisierte sich weder auf eine Handelsrichtung noch auf eine Warenart und verband sich bei seinen Geschäften mit unterschiedlichen Partnern: Zusammen sowohl mit seinem Bruder als auch mit seinem Neffen betrieb er eine Handelsgesellschaft, tat sich aber auch mit anderen Lübecker Kaufleuten als gemeinsame Reeder einer Schiffsladung zusammen und unterhielt sogar zu Danziger Geschäftsverbindungen.

Auf dem Lübecker Immobilienmarkt tauchte Jagehorn so gut wie gar nicht auf.⁴ Abgesehen von einem Backhaus, das er nach zehn Jahren verkaufte, besaß er seit 1476 ein Haus an der Untertrave. Bis zu seinem Tod 1501 wohnte er dort ohne Kinder mit seiner Frau Anneken, unmittelbar gegenüber der drei den Preußenfahrern vorbehaltenen Travebrücken. Der von ihm selbst in seinem Testament geschätzte Wert des Hauses von 1.600 Mk. Lüb. läßt auf einen recht ansehnlichen Besitz schließen.

Jagehorns Engagement läßt sich nicht nur im wirtschaftlichen Leben Lübecks verfolgen, sondern auch am religiösen Geschehen seiner Stadt nahm er lebhaften Anteil. Wir sehen ihn dabei in enger Beziehung zu St. Klemens, der in der Nähe der Trave und des Hafens gelegenen Kirche der Schiffer, in unmittelbarer Nachbarschaft zu seinem Wohnhaus.⁵ Dort versah er das vom Rat bestellte Amt des Vorstehers und war somit zuständig für die Verwaltung des Kirchenvermögens und

³ Vgl. zum folgenden W. STARK, Lübeck und Danzig in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts, Weimar 1973, insbesondere S. 232 f.

⁴ Vgl. das Personenverzeichnis im AHL.

⁵ Die Bau- und Kunstdenkmäler der Freien und Hansestadt Lübeck, Bd. IV, bearb. v. F. BRUNS u. a., Lübeck 1928, 349 ff., 357.

die Überwachung der baulichen Veränderungen. In dieser Funktion stiftete Jagehorn im Sommer 1481 zusammen mit zwei anderen Lübeckern eine Meßfründe.

Wie die meisten Kaufleute hatte sich auch Jagehorn geistlichen Bruderschaften angeschlossen, und zwar, was durchaus nicht selten war, dreien zugleich: der Leichnams-, der Antonius- und der Leonardsbruderschaft.⁶ Allen drei gemeinsam war die Verbindung mit den Dominikanern und die Rekrutierung der Mitgliedschaft aus den Kreisen der führenden Lübecker Kaufleute. So ließen sich die Sorge um das eigene Seelenheil, Geselligkeit und wirtschaftliche Verabredungen vorteilhaft miteinander verbinden.

Arnd Jagehorn repräsentiert also den Typus des wohlhabenden lübischen Großkaufmanns in der zweiten Hälfte des 15. Jh.s, der aber als nicht Ratsfähiger von der politischen Führung der Stadt ausgeschlossen blieb. Gewinnstreben und Prosperität gingen bei ihm einher mit dem Verlangen nach jenseitiger Versicherung, das verschiedene Möglichkeiten frommer Betätigung - als Kirchenvorsteher, Stifter und Mitglied geistlicher Bruderschaften - auszuschöpfen wußte. Inwieweit sich diese seine Lebenswirklichkeit in seinem Testament spiegelt, wird jetzt zu zeigen sein.

Es war üblich, daß man zu Beginn des Testaments zunächst einmal Kirchen, Klöster und Arme bedachte, bevor man sich den Familienangehörigen zuwandte. Üblich war es auch, die städtischen Kirchen zu begünstigen. Aber im einzelnen überlegte sich jeder Testator doch, ob er nicht bestimmten Kirchen besondere Zuwendungen machen sollte. So sehen wir denn auch Arnd Jagehorn mit der Kirche beginnen, in der er Vorsteher war, in der er bereits als Stifter aufgetreten war, in deren unmittelbarer Nachbarschaft er lebte, mit „seiner“ Kirche also, St. Klemens. Für ein ewiges Meßlicht sollten 50 Mk. lüb. auf dem Rentenmarkt angelegt werden, damit von den Zinsen das Licht unterhalten, also Wachs gekauft werden konnte. Brennen sollte dieses Licht auf ewige Zeiten täglich während der Frühmesse vor dem Heiligen Leichnam.

Wie sehr er um die Sorgen und Nöte seiner Kirche wußte, zeigt das nächste Legat von sechs Schiffspfund Blei, gut 800 kg, zum Decken der Kirche, deren Chor gerade nach Süden erweitert worden war. Der mit Blei handelnde Jagehorn hatte eine besondere Vorliebe, diesen Rohstoff zu vergeben. Damit kannte er sich aus, konnte vielleicht auch immer mit einem gewissen Vorrat in seinem Lager rechnen. Insgesamt vermachte er nämlich über zwei Tonnen Blei an verschiedene Kirchen und Klöster Lübecks. Angesichts der zahlreichen Kirchen, der vielen Geistlichen und Heiligen, die zur Verfügung standen, stellte sich für Jagehorn die Frage der Auswahl. Welche Geistlichen sollten für ihn beten? Die Entscheidung für St. Klemens stand vermutlich von vornherein fest. Aber dabei konnte es der nicht nur bei seiner Handelstätigkeit in Quantitäten denkende Jagehorn schlechterdings nicht belassen. Vertrauen hatte er auch zu den Geistlichen von St. Jacobi, der Mutterkirche seiner Pfarrkirche: Sie erhielt zwei Schiffspfund Blei. Drei Schiffspfund gingen an die Dominikaner im Burgkloster, in dessen Kirche die geistlichen Bruder-

⁶ H. LINK, Die geistlichen Bruderschaften des deutschen Mittelalters, insbesondere die Lübecker Antoniusbruderschaft, in: ZVLGA 20/1920, S. 253.

schaften Jagehorns ihr Domizil hatten. Zwei weitere Pfarrkirchen bedenkt er mit je einem Schiffspfund, *alle to salicheyt myner arme sele*.

Besonders beliebt bei den Testatoren war das um 1500 einzige Frauenkloster Lübecks, das St. Johannis-Kloster. Auch Jagehorn baute auf die Totenhilfe der Zisterzienserinnen, wenn er ihnen zehn Mk. Lüb. für Vigilien und Seelenmessen zuwandte. Das zweite mit dieser besonderen Form des Totengedächtnisses beauftragte Kloster war das des Karthäuserordens in Ahrensböck, knapp 20 km nördlich Lübecks. Nur war dort das jährliche Gedenken mit Vigilien und Seelenmessen dreimal so teuer: 30 Mk. Lüb. und drei Jahre lang jährlich eine Tonne Heringe der besten Qualität. Angesichts der zahlreichen sich anbietenden Klöster in Lübeck und seiner Umgebung stellt sich auch hier wieder die Frage, wie sich Jagehorns Auswahl begründen läßt. Versprach das bedeutende Kloster mit seiner ausgedehnten Grundherrschaft eine zuverlässige Erfüllung der Fürbitten, oder war Jagehorn angezogen von der strengen religiösen Disziplin, die in dem Kloster herrschte und dort entgegen den anderen Klöstern der Gegend keinerlei Reformbedürfnis aufkommen ließ?

Vermutlich war dieser Grund für ihn ausschlaggebend. 100 Mk. Lüb. nämlich sollten an arme Klöster verteilt werden, damit sie - so heißt es - *ere rechte regulen unde reformacien holden dat se god vor my bidden*. Wir sehen Jagehorn hier als einen Mann, der die in der zweiten Hälfte des 15. Jh.s einsetzende Reformierung der holsteinischen Klöster durch die Windesheimer und Bursfelder Kongregationen⁷ mit einer kräftigen Geldspende unterstützte. Mit diesem Legat ging es ihm nach wie vor um eine Vermehrung der Fürbitter. Allerdings trat ein neues Element hinzu, zum quantitativen kam das qualitative: Fürbitten versprachen aussichtsreicher und wirkungsvoller zu sein, wenn sie an einem Ort getätigt wurden, der in strenger Regelerfüllung ganz Gott geweiht war.

Bei nahezu allen Kaufleuten spiegeln sich die Handelsrichtungen in den Legaten *ad pias causas* wieder. Auch Jagehorn scheint seine Verbindungen mit Handelsstädten über die rein geschäftlichen Beziehungen hinaus in religiöser Hinsicht gepflegt zu haben. Besonders wichtig schien ihm mit gleich vier Legaten das schonische Landskrona zu sein: zwei Kirchen bedachte er mit Blei, dortige Arme und Sieche mit einem kleinen Geldbetrag. Nach Ålborg ins Spital zum Hl. Geist ging Leinwand für die Krankenbetten. Warum Jagehorn diese beiden Städte bevorzugte, andere, z.B. in Preußen, dagegen nicht bedachte, bleibt unklar.

Einen großen Raum nahmen die Vermächtnisse zugunsten von Armen, Kranken, Siechen und Aussätzigen ein, und damit bewegte sich Jagehorn durchaus im Trend: karitative Legate wurden in der zweiten Hälfte des 15. Jh.s in den Lübecker Testamenten immer zahlreicher. Sich ihrer Fürsorge anzunehmen, war aber bei Testatoren nicht vorrangig deshalb so beliebt, weil man das christliche Gebot der Nächstenliebe und Barmherzigkeit befolgen und die Not der täglich in den Straßen anzutreffenden Bettler, Krüppel, Pilger und Greise lindern wollte. Vielmehr sollte die mildtätige Zuwendung die Empfänger zur Fürbitte für den verstorbenen Spen-

⁷ H. FINKE, Zur Geschichte der holsteinischen Klöster im 15. und 16. Jahrhundert, in: ZGesSchlesw-HolstG 13/1883, S. 145 ff.

der motivieren, *uppe dat se god vor myne arme sele bidden*, wie es jedesmal nach einem solchen Legat heißt. Deshalb war es auch ratsam, jedem einzelnen Notleidenden eine kleine Spende anzuweisen und sie ihm *in de hant to donde*, wie es heißt, nicht aber die entsprechende Fürsorgeeinrichtung als ganzes zu bedenken. Erst diese direkte Zahlungsweise gewährleistete, daß der Verstorbene schnell und sicher in den Genuß der Fürbitten kam, ohne Verzögerung durch schleppende Aufteilung oder Versacken des Geldes im Geschäftsgang. Nur so konnte das Geschäft von Leistung und Gegenleistung wirkungsvoll funktionieren, konnte effektiv an der Verkürzung der Zeit im Fegefeuer gearbeitet werden.

Im Zusammenhang mit den karitativen Legaten begann Jagehorn von seinem baldigen Ende zu sprechen. Die Bedeutung der Todesstunde und der unmittelbaren Zeit danach erforderte besondere „Sicherheiten“: Sofort nach seinem Tod sollte deshalb der vergleichsweise hohe Betrag von 50 Mk. Lüb. an Arme verteilt werden.

Gleichzeitig waren zwei sogenannte Seelbäder auszurichten und jedem Badenden Brot, Bier und zwei Pfennige zu reichen. Diese in zahllosen Testamenten anzutreffenden Bäder galten als wirksame Vorbeugung gegen Pest und Aussatz. Waren die so Erfrischten sicherlich kräftige Fürbitter, so schätzten Testatoren dieses Legat auch wegen der Möglichkeit, damit eine stellvertretende Reinigung bewirken zu können.

Empfänger der mildtätigen Zuwendung waren die Kranken im Hl.-Geist-Hospital, die Aussätzigen im Leprosenspital St. Jürgen vor den Toren der Stadt und darüber hinaus alle Siechenhäuser im Umkreis von fünf Meilen um Lübeck herum, was eine beträchtliche Vermehrung der Fürbitter bedeutete. Jagehorn schien Vertrauen in die Macht der Gebete derer zu haben, die aufgrund ihrer eingeschränkten Betätigungsmöglichkeiten weitgehend freigestellt waren und deshalb gegen Zuwendungen zur Verbesserung ihrer Lebensbedingungen Fürbitten für die Gesunden einlegten.

Zusammengenommen bestimmte Jagehorn etwa 800 Mk. Lüb. für Kirchen, Klöster und karitative Zwecke; dazu kommen noch über 1.000 Mk. Lüb., die er nach dem Tod seiner kinderlosen Ehefrau *in godes ere* verwendet sehen wollte. Als Anhaltspunkt für einen Vergleich sei an den Wert seines Hauses in Höhe von 1.600 Mk. Lüb. erinnert. Seiner dreizehnköpfigen Verwandtschaft ließ Jagehorn etwa 1.400 Mk. Lüb. zukommen, während ein Vergleich mit den Zuwendungen an seine Ehefrau nicht möglich ist: Sie erhielt neben einer jährlichen Rente seinen Landbesitz und sämtliche bewegliche Habe in seinem Haus.

War Jagehorns Leben sowohl von dem Streben nach Gewinn und Reichtum als auch von dem Bedürfnis nach jenseitiger Versicherung bestimmt, bot sich mit der Errichtung des Testaments am Lebensende die Möglichkeit, diesem Moment der Heilssicherung verstärkt Geltung zu verschaffen. Und Jagehorn wußte die zahlreichen sich bietenden Möglichkeiten zu nutzen, eine Solidarität zwischen den Lebenden und ihm als Toten herzustellen, und das in quantitativer und qualitativer Hinsicht.

Mit geschäftsmäßiger Sorgfalt sehen wir ihn auch bei den frommen Stiftungen zählen und rechnen. Er handelte wie ein in Quantitäten denkender Geschäftsmann und verfuhr nach der Regel, daß auf eine Leistung unbedingt eine Gegenleistung

zu erfolgen hat. Um diese so schnell und so wirkungsvoll wie möglich zu gestalten, sind in seinem Vermächtnis zahlreiche Bestimmungen geltend gemacht worden.

Auch die bereits beobachtete Vorsicht, mit der er bei seinen Handelsgeschäften zu Werke ging, läßt sich erneut ausmachen. Stiftungen an Kirchen, Klöster und ihre Geistlichen waren für ihn eine Vertrauenssache. Mit denen, die Jagehorn bedachte, hatte er oftmals langjährige gute Erfahrungen gesammelt, oder er wußte um ihre strenge Disziplin, so daß er darauf rechnen konnte, daß sie die bestellten Fürbitten gewissenhaft erledigen würden.

Eine für die zahlreichen Stiftungen des späten Mittelalters zentrale Motivation war es, den eigenen sozialen Rang innerhalb der städtischen Gesellschaft zu unterstreichen. Das wollte Jagehorn bereits mit seiner Stiftung in der Klemenskirche 1481, das war ein zweites Mal sein Bestreben, als er im Testament das ewige Meßlicht stiftete. Damit eng verbunden ist ein weiterer, nicht gering zu schätzender Aspekt. Die Diskrepanz zwischen seiner wirtschaftlichen Macht einerseits und seiner politischen Ohnmacht andererseits könnte Jagehorn veranlaßt haben, nach einem Ausgleich zu suchen. Da boten sich Kirche und Armenfürsorge als Räume städtischer Öffentlichkeit an. Bei Jagehorn ist ein Bestreben denkbar, diese Diskrepanz auszugleichen, indem er sich stärker auf die Repräsentation im sakralen und auf das Engagement im karitativen Bereich verlegte, um so politische Einflußlosigkeit zu kompensieren.

Tester, c'est mourir un peu - verbunden aber auch mit der Chance, ein bißchen weiterzuleben, über den Tod hinaus, mittels des Testaments.

Stralsunder Bürgertestamente als Quellen zur Lebensweise der städtischen Bevölkerung - Die bürgerliche Familie

JOHANNES SCHILDHAUER †

Die Geschichte der Lebensweise und der - insbesondere materiellen - Kultur hat wie die Alltagsgeschichte überhaupt in der internationalen Geschichtswissenschaft eine verstärkte Zuwendung erfahren. Das tagtägliche Leben wird so zu einem wichtigen Bestandteil eines vielschichtigen historischen Prozesses und erhält eine eigene geschichtliche Bedeutung.

Hervorragende Quellen für diese Betrachtungsweise der Geschichte sind die in einer Reihe von Städten erhaltenen spätmittelalterlichen und frühneuzeitlichen Bürgertestamente.

Im Stadtarchiv Stralsund sind nahezu 1.200 Testamente vom Beginn des 14. bis zum Ausgang des 16. Jh.s erhalten geblieben, die umfangreiche Auswertungsmöglichkeiten bieten.¹ Sie geben Einblick in die wirtschaftlich-sozialen Bindungen, die Lebens- und Besitzverhältnisse der städtischen Bevölkerung, ihre sozialen Schichten, die Berufs- und Arbeitsverhältnisse, aber auch die religiösen Verwurzelungen und Bräuche, in das Wirken geistlicher Institutionen, die Armenpflege sowie in das praktizierte Recht. Weiterhin lassen die unzähligen Einzelangaben das tägliche Leben der städtischen Bevölkerung hervortreten: das Wohnen, den Hausrat, die Kleidung wie auch den Schmuck, und nicht zuletzt geben sie Aufschlüsse über die familiären Bindungen sowie die persönlichen Beziehungen zwischen Mann und Frau, Eltern und Kindern.

Die in den Testamenten verwandten Formulierungen lassen zugleich die Anspannung der Kräfte zum Gelingen kaufmännischer sowie anderer beruflicher Unternehmungen erahnen, aber auch die damit nicht selten verbundenen Sorgen und Nöte; sie spiegeln den Stolz über das Erreichte, die Freude am vermehrten Besitz, den errungenen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Erfolg, aber auch die Bedrückung des Unvermögenden wider, seinen Nachkommen kaum etwas überlassen zu können. Auch das Gefühl der Geborgenheit in der Familie, die Sorge für die Kinder - wie auch verschiedentlich die Enttäuschung über ein unharmonisches Zu-

¹ StAStral: Testamente Nr. 1 bis 1213 - in der handschriftlichen Registrierung von H. HOOGEWEG (Test. 1-1213).

sammenleben - das sind Züge des alltäglichen Lebens, die uns den Menschen der damaligen Zeit näher bringen und besser verstehen lassen.

Der hansische Kaufmann, der sich seit dem ausgehenden 13. Jh. mit seinen Schiffen auf eine immer weiter ausgreifende Fahrt entlang der Küsten und über See begab, wurde bald im gesamten Ost- und Nordseegebiet zu einem unentbehrlichen Vermittler von in verschiedenen Regionen erzeugten und anderenorts dringend benötigten Waren. Die sich entwickelnden umfangreichen Handelsverbindungen und das zunehmende Aufeinanderangewiesensein unterschiedlich entwickelter Gebiete im nordeuropäischen Raum, aber auch des Ostens und Westens sowie mannigfache politische Einflußnahme boten zugleich gute Voraussetzungen für den Austausch und die gegenseitige Beeinflussung auf kulturell-künstlerischem Gebiet.

Der Kaufmann war in seiner Stadt fest einbezogen in die Gemeinschaft der Städtebürger, in die Genossenschaft und war damit zugleich einer festeren Ordnung unterstellt. Diese griffen in alle Lebensbereiche, die beruflichen wie auch die privaten, ein und ließen dem Individuum nur einen begrenzten Spielraum.

Die kleinste, dennoch recht wirksame Einheit in der damaligen städtischen Gemeinschaft war die Familie - für den Kaufmann ebenso wie für den Handwerksmeister und jeden anderen Bürger. Welche Bedeutung der damaligen bürgerlichen Familie zukommt, dies möchte ich - aus der Fülle der sich aus den Testamenten ergebenden Einzelthemen herausgreifend - kurz vorstellen.

Die Familie stellte ein wichtiges Bindeglied zwischen der städtischen Gesellschaft und den einzelnen Bürgern und Einwohnern dar, sie hatte in Handel und Produktion eine wichtige Funktion, organisierte das tägliche Leben und sorgte für die Erziehung und Bildung der Kinder. Grundsätzlich traf dies wohl für alle sozialen Schichten der städtischen Bevölkerung - wenn auch in abgestufter Form - zu; ausgenommen waren nur die Abhängigen und die Ärmsten, denn das Gesinde vermochte, ebensowenig wie die Handwerksgesellen, lange Zeit keine Familie zu gründen, und die Stadtarmen lebten oft ohne bzw. außerhalb einer Familie am Rande der Gesellschaft.

War für den vermögenden Kaufmann die Familie und darüber hinaus die weitere Verwandtschaft eine wesentliche Grundlage für seine Handelsunternehmungen - aus ihnen erwachsen ihm oftmals seine unmittelbaren Geschäftspartner -, so waren in den Werkstätten der Handwerksmeister nicht selten deren Ehefrauen anzutreffen. Auch die Kinder wurden oftmals früh schon in das Berufsleben des Vaters einbezogen. Beim Tode des Meisters konnte dessen Witwe die Weiterführung der Werkstatt für ein Jahr oder noch längere Zeit gestattet werden. Darin zeigte sich eine gewisse Emanzipation der Frau in den Städten.

Bei der Einbeziehung der Ehefrau in das Erwerbsleben verwundert es nicht, daß in einer Reihe von Testamenten der Stolz von Mann und Frau zum Ausdruck kommt, alles durch eigene, schwere Arbeit erworben zu haben. Dies wird in mehreren - sowohl vom Ehemann als auch von der Ehefrau ausgestellten - Testamenten vor allem des 14. Jh.s betont²: Mit göttlicher Hilfe gelang es, aus der Armut her-

² StAStral: Test. 97 (1348), 204 (1353), 278 (1361), 283 (1363).

auszukommen³ und sich gemeinsam einen ansehnlichen Besitz zu erarbeiten.⁴ Wird damit die Gewerbegemeinschaft zum Ausdruck gebracht, so wird zugleich noch darauf hingewiesen, daß niemand an der Aufteilung des Erbes rütteln darf, da es *wunnen gut* sei.⁵ In Testamenten der späteren Zeit finden sich ähnliche Hinweise nicht mehr.

Ließ sich auch im wirtschaftlichen Bereich eine zunehmende Emanzipation der Frau erkennen, so bedeutete dies jedoch keineswegs eine juristische Gleichstellung. Die Frau stand vor dem Gericht nach wie vor unter der Vormundschaft ihres Gatten, Bruders oder eines anderen Verwandten oder offiziell eingesetzten Vormundes. Dieser hatte ihre juristischen Interessen wahrzunehmen - u. a. auch bei der Abfassung eines Testaments -, vertrat sie in Handelsgesellschaften und verwaltete ihr Gesamtvermögen. Allein entscheiden konnte sie jedoch in Städten des Lübisches Rechts über ihren Brautschatz, das von ihr in die Ehe eingebrachte Gut; dieses fiel beim Tode des Ehegatten zumindest in unbeerbter Ehe an die Ehefrau zurück. In beerbter Ehe erhielt die Gattin grundsätzlich Kindesanteil, doch hat ihr Ehemann als Testator ihr häufig den gesamten Brautschatz - nicht selten darüber hinaus den ihr geschenkten Schmuck sowie die für sie gearbeiteten Kleider - zugeschrieben.⁶

Somit spielte der Brautschatz auch in den Testamenten keine unwesentliche Rolle; bis zum Jahre 1525 wurde er von 158 Testatoren aufgeführt, d.h. in nahezu 16 % aller bis dahin in Stralsund ausgestellten Testamente. Von ihnen waren ein Drittel ohne Angabe der Geldsumme bzw. ohne nähere Bezeichnung des in die Ehe eingebrachten Gutes. Bei den übrigen waren diese stärker gestaffelt und lassen Einblicke in die Vermögensübertragung bei Eheschliessungen zu. So hatten 24 Bräute zwischen 10 und 100 Mk. - wobei die höheren Sätze überwogen - mit in die Ehe gebracht, 19 Bräute zwischen 100 und 200 Mk., 16 von 300 bis 500 Mk. und schließlich 15 junge Ehefrauen von 500 bis 1.000 Mk. In einigen Testamenten ging die Summe des Brautschatzes auch noch darüber hinaus: So sollte vom Ratsherrn Wilken von Struncken im Jahre 1392 seine Frau ihren Brautschatz in Höhe von 1.100 Mk. zurückerhalten⁷, während im Jahre 1397 der Bürgermeister Albrecht Gyldenhusen die Rückerstattung des Brautschatzes an seine Frau in Höhe von 1.200 Mk. verfügte.⁸ Im Jahre 1476 überließ der Bürger Arnt Wylde seiner Frau den Brautschatz in einer Höhe von 1.800 Mk.⁹ und schließlich im Jahre 1489 der Bürger Evert Segeberg seiner Frau - unter direktem Verweis auf das Stadtbuch -

³ StAstral: Test. 319 (1368).

⁴ StAstral: Test. 107 (1349), 219 (1356), 222 (1356), 249 (1359), 279 (1361).

⁵ StAstral: Test. 283 (1363).

⁶ A. VON BRANDT, Mittelalterliche Bürgertestamente. Neuerschlossene Quellen zur materiellen und geistigen Kultur, (Sitzungsberichte der Heidelberger Akademie der Wissenschaften), Heidelberg 1973, S. 26; W. EBEL, Bürgerliches Rechtsleben zur Hansezeit in Lübecker Ratsurteilen, (Quellensammlung zur Kulturgeschichte, Bd.4), Göttingen-Frankfurt-Berlin 1954, S. 9 f.

⁷ StAstral: Test. 457.

⁸ StAstral: Test. 470.

⁹ StAstral: Test. 703.

ihren Brautscatz sogar in einer Höhe von 4.500 Mk.¹⁰ Damit wurde in Stralsund hinsichtlich der Mitgift der Braut in Geldform die absolute Spitze erreicht.

Anstelle von Geld - und in einigen Fällen auch zusätzlich - wurden Häuser - ganze, halbe, Viertelhäuser, Eck- und Querhäuser - sowie vereinzelt ländlicher Besitz bzw. Renten von Grund und Boden, Mühlen usw. als Brautscatz in Empfang genommen und nunmehr testamentarisch an die Ehefrau zurückerstattet.

Nach 1525 wurde der Brautscatz noch in annähernd 10 % aller Testamente aufgeführt; seine Höhe liegt bei 170, 200, 300 und 400 Mk., ebenso häufig aber auch bei 850, 900 und 1.000 Mk., in Einzelfällen auch bei 1.200 Mk. Die Spitze erreichte im Jahre 1591 Magdalena Felbach, die in ihrem Testament besonders betonte, ihrem zweiten Mann Hermann Karsten 3.904 Mk., 16 s lüb. mit in die Ehe gebracht zu haben.¹¹

Die Größe einer spätmittelalterlichen/frühneuzeitlichen städtischen Familie in den Quellen genauer zu erfassen, ist immer wieder das Bestreben der Historiker gewesen, ließen sich doch daraus nicht zuletzt auch wesentliche Erkenntnisse für die Bevölkerungszahl einer Stadt gewinnen. Doch zumeist sperren sich die Quellen diesen Bemühungen; auch die Testamente bieten dafür keine zuverlässigen Angaben.

Sie machen jedoch deutlich, daß auf Grund der relativ geringen Lebenserwartung die städtische Familie im allgemeinen nur zwei Generationen umfaßte und ihre Größe nicht zuletzt durch ihren Sozialstatus bestimmt war. Da die Frauensterblichkeit im Wochenbett hoch war, kam es nicht selten zu mehrfachen Eheschließungen. Entsprechend groß war auch die Sterblichkeit der Neugeborenen, so daß weit mehr Kinder ins Leben traten, als später zur Familie gehörten.

Die Testamente ermöglichen auch deswegen nur Rückschlüsse auf die Zahl der Familienmitglieder, da die Kinder nicht immer einzeln aufgeführt sind. So werden in ihnen Formulierungen gebraucht wie: alles andere seiner Frau und seinen Kindern, die andere Hälfte seinen Söhnen o. ä. Auch kommt es vor, daß „abgesonderte“, d.h. bereits ausgesteuerte Kinder nicht mehr mit Legaten bedacht und somit nicht aufgeführt wurden.

Im allgemeinen werden jedoch in den Testamenten die z. Zt. der Testamentserrichtung lebenden Kinder bzw. die noch *in samender were*, d.h. in ungeteilter Gütergemeinschaft mit den Eltern lebten, genannt.¹² Dabei konnten auch kurz vor der Geburt stehende Kinder bedacht werden.

Die Zahlen dieser, von den Testatoren oft einzeln und z. T. auch namentlich aufgeführten Kinder lassen sich erfassen; ihre Auswertung führt - in wenigen Sätzen zusammengefaßt - zu folgenden Ergebnissen: Am häufigsten treten uns in den bürgerlichen Familien zwei oder drei Kinder entgegen, wobei die Zahl der Söhne, die der Töchter etwas übersteigt. Verhältnismäßig dicht folgen Familien mit nur einem Kinde, in etwas größerem Abstand Familien mit vier Kindern. Wesentlich seltener werden vom Erblasser Legate fünf, sechs oder sieben Kindern zugespro-

¹⁰ StAStral: Test. 757.

¹¹ StAStral: Test. 1181 (1591).

¹² EBEL, (wie Anm. 6), S. 19.

chen; dabei wird verschiedentlich deutlich, daß es sich um Kinder aus zumindest zwei Ehen handelt.¹³ So bedachte z.B. im Jahre 1485 der Ratsherr Gerd Blome seine drei Töchter aus erster Ehe ebenso wie die Kinder, die er mit seiner zweiten Frau Dorthen hatte.¹⁴ Von einer dreifachen Eheschließung hören wir u. a. im Testament der Elsebe Hasse im Jahre 1582.¹⁵

Waren am Tage der Testamentserrichtung keine Kinder vorhanden - nach den Testamenten erscheint die Zahl der kinderlosen Ehen gar nicht so gering - so traten das testamentarisch verfügte Erbe vor allem die Brüder und Schwestern, bzw. die Halbschwwestern oder Söhne und Töchter der Schwestern und Brüder an.¹⁶

In enger Berührung mit der Familie lebten und arbeiteten in den Häusern der Ober und Mittelschichten der städtischen Bevölkerung die Bediensteten; diese bildeten zugleich einen wesentlichen Bestandteil der unteren Stadtbevölkerung. Sie besaßen kein Bürgerrecht, waren somit ohne politische Rechte und vor der städtischen Gerichtsbarkeit nicht zeugnisfähig. Als Mägde oder Köchinnen sowie als Knechte - Haus- oder Pferdeknecchte - waren sie in den Häusern der Kaufleute und vermögenden Handwerksmeister tätig. Oft mußten sie sich mit einfachen Schlafstellen und einem bescheidenen Unterhalt begnügen, ihr Geldlohn war unbedeutend.

So bilden die in zahlreichen Testamenten ihnen von ihren Dienstherrn oder seiner Ehefrau bzw. Witwe zugebilligten Legate eine willkommene Aufbesserung ihrer wirtschaftlichen Situation.

Erhärten die Stralsunder Bürgertestamente einmal unsere Vorstellungen von der Anzahl der in den einzelnen Haushalten lebenden und arbeitenden Bediensteten, so bewahren sie uns zugleich vor nicht selten zu hoch angesetzten Zahlen. Auch machen sie deutlich, daß mehr weibliche als männliche Dienstboten in den Genuß von Erbanteilen kamen.

Kurz zusammengefaßt führt die Auswertung der Testamente zu folgenden Ergebnissen: In zahlreichen Stralsunder Haushalten haben nur ein Knecht oder eine Magd als Gehilfen gearbeitet; zwei Mägde oder eine Magd und ein Knecht treten uns in den Haushalten ebenfalls ziemlich häufig entgegen. Dagegen kommen drei Bedienstete in Stralsunder Testamenten wesentlich weniger vor, während vier Hilfskräfte in einem Haushalt äußerst selten zu finden sind.

Insgesamt läßt sich auf der Grundlage der Stralsunder Bürgertestamente hinsichtlich der Größe der bürgerlichen Familie und der Zahl der im Haushalt lebenden Bediensteten der Schluß ziehen, daß in der untersuchten Zeit zu einer Bürgerfamilie häufig bis zu vier oder auch fünf Personen gehörten; ihr standen im Haushalt ein oder zwei Bedienstete zur Seite. Aber auch Familien mit nur einem Kind oder kinderlose Haushalte finden sich gar nicht selten.

¹³ So u. a. in den Testamenten: 469 (1369), 689 (1474), 1200 (1595).

¹⁴ StAstral: Test. 736 (1485).

¹⁵ StAstral: Test. 1158 (1582). Daß viele Männer zwei oder drei Frauen überlebten und zumeist mehr Kleinkinder verloren als großzogen, darauf verwies auch H. REINCKE, Bevölkerungsprobleme der Hansestädte, in: HGBll 70/1951, S. 7 f.

¹⁶ So u. a. StAstral: Test. 972 (1520), 1023 (1532), 1120 (1566), 1154 (1580).

Sechs- bis Achtpersonen-Haushalte treten uns in Stralsund nur in geringer Zahl entgegen, wie auch drei bis vier im Haushalt tätige Mägde oder Knechte nicht die Regel sind. Familien mit nur einem geringen Vermögen mußten auf jegliche Hilfskraft verzichten; ihre Zahl war nicht gering.

Hansisch-russische Kulturbeziehungen im Mittelalter

NORBERT ANGERMANN

Die Geschichte des kulturellen Lebens der Russen und der Deutschen bietet viele Beispiele gegenseitiger Bereicherung. Es sei an die große Rolle deutscher Gelehrter an der Petersburger Akademie der Wissenschaften im 18. Jh. erinnert, und als weitere Tatsache sei der Einfluß der deutschen Klassik und Romantik auf die russische Dichtkunst erwähnt. Umgekehrt sind die russische Literatur und Musik des 19. und 20. Jh.s sowie die moderne russische Malerei in Deutschland intensiv rezipiert worden. Diese und sonstige bedeutsame und bekannte Erscheinungen gehören der neueren Zeit an. Doch gab es auch im Mittelalter deutsch-russische kulturelle Kontakte, von denen man im allgemeinen wohl kaum etwas weiß, die aber doch Beachtung verdienen.

Nachdem es bereits in der Blütezeit des gesamtostslawischen Reiches von Kiew zu politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Verbindungen zwischen Deutschland und der Rus gekommen war, wurde in der ostslawischen Teilfürstenzeit, die vom 12. bis zum 15. Jh. dauerte, die Hanse zum bedeutendsten Träger deutsch-russischer Beziehungen. Die frühhansischen Kaufleute nahmen, nachdem 1159 die Neugründung Lübecks erfolgt war, sehr bald den Handel mit den Novgorodern auf, und im 13. Jh. folgte die Entfaltung des deutschen Verkehrs mit Pleskau (russisch Pskow). Novgorod und Pleskau blieben im späten Mittelalter die wichtigsten Partnerstädte der Hanse im großrussischen Raum, der im folgenden allein berücksichtigt werden soll.

Im Gegensatz zu Weißrußland, das mit Polozk als bedeutendstem Handelszentrum ebenfalls mit der Hanse verbunden war, wurde das großrussische Gebiet allmählich von den Moskauer Herrschern unterworfen, was 1478 auch Novgorod und 1510 Pleskau widerfuhr. Nachdem die nordwestrussischen Kaufleute bis dahin den Verkehr mit den Deutschen weitestgehend monopolisiert hatten, wurde also Moskau im späten 15. Jh. ein Faktor für die Hanse, und es wird auch in unserer kulturgeschichtlichen Betrachtung nach Novgorod und Pleskau als drittes russisches Zentrum in das Blickfeld gelangen.

Wer die hansisch-russischen Kulturbeziehungen adäquat erfassen und würdigen will, muß verdeutlichen, wie intensiv die Kontakte zwischen den Hansen und den Russen beim Handel waren, wie die Begegnung sprachlich realisiert wurde und in welcher Atmosphäre sie stattfand. Zum Thema gehören sodann die jeweilige Kenntnis des anderen, gegenseitige Beeinflussung im Alltagsverhalten und in der materiellen Kultur sowie Kontakte in den Bereichen des geistig-kulturellen Le-

bens, also in der Kunst, der Literatur und der Wissenschaft. Bei der Einbeziehung all dieser Gebiete hat man die Resultate der jeweiligen historischen Fachwissenschaften zur Kenntnis zu nehmen. Außerdem muß bedacht werden, daß hier mit der byzantinisch-orthodox geprägten russischen und der westlich-katholisch bestimmten deutschen zwei verschiedene Ausformungen der europäischen Kultur in Kontakt traten.

Auch wenn das „Bild vom anderen“, d.h. im gegebenen Fall die gegenseitige Kenntnisnahme im Zusammenhang mit dem Handel, im folgenden nicht berücksichtigt zu werden braucht, weil über die Vorstellungen der Russen von den Hansen und ihrer Welt zur Zeit bereits eine Untersuchung im Druck ist¹, bleibt das skizzierte Programm zu anspruchsvoll, als daß es hier auch nur annäherungsweise ausgefüllt werden könnte. Trotz dieser Schwierigkeiten spreche ich an unserer Tagungsstätte besonders gern zu meinem Thema, denn ein Rostocker Universitätslehrer, der Slawist Harald Raab, war es, der mit seiner Dissertation und weiteren Veröffentlichungen für dieses Arbeitsfeld Bahnbrechendes geleistet hat. Nachdem von der Hanse-Rußland-Forschung bis dahin nur äußerst dürftige Hinweise auf kulturelle Kontakte geboten worden waren, hat Raab Material zum hansischen Rußlandbild vorgelegt, die Immatrikulation von jungen Russen an der Universität Rostock nachgewiesen und vor allem die Kenntnis der Übersetzertätigkeit am Hofe des Novgoroder Erzbischofs Gennadi und in Moskau gefördert.² Diese Bemühungen von Raab setze ich fort, indem ich zusätzlich zu den Ergebnissen der Slawistik solche der sowjetischen kunstgeschichtlichen Forschung und weiterer historischer Disziplinen einbeziehe und selbstverständlich auch die Arbeit an den schriftlichen Quellen fortsetze. Auf diese Weise könnte ein neues Kapitel der Geschichte der Hanse-Rußland-Beziehungen entstehen.

Wenn wir uns nun in gebotener Kürze dem Handelsgeschehen als Bedingung für kulturelle Kontakte zuwenden³, dann rückt Novgorod als wichtigstes Zentrum der hansisch-russischen Begegnung in den Vordergrund. Novgorod war im 10. Jh. entstanden. Als das Reich von Kiew im 12. Jh. zerfiel, wurde die verkehrsgünstig gelegene Stadt zum unabhängigen Zentrum eines riesigen Herrschaftsgebiets. Da der Bojarenadel des Landes in Novgorod ansässig war, strömten dort neben den Tributen abhängiger finnisch-ugrischer Stämme auch die Abgaben der russischen Bauern zusammen. Die Hansen konnten in der Wolchowstadt dichte Pelze aus den kältesten Gebieten Europas erwerben, außerdem Wachs, das für kirchliche Zwecke

¹ N. ANGERMANN; U. ENDELL, Die Partnerschaft mit der Hanse, in: Deutsche und Deutschland aus russischer Sicht. 11.-17. Jahrhundert, hg. v. D. HERRMANN; J. PETERS, München 1989, S. 83-115.

² Vgl. H. RAAB, Die Anfänge der slawistischen Studien im deutschen Ostseeraum unter besonderer Berücksichtigung von Mecklenburg und Vorpommern, in: WZEMAU 5/1955-1956, S. 339-402; DERS., Über die Beziehungen Bartholomäus Ghotans und Nicolaus Buelows zum Gennadij-Kreis in Nowgorod, in: WZRos 8/1958-1959, S. 419-422; DERS., Zu einigen niederdeutschen Quellen des al-fassers, in: ZfSlaw 3/1958, S. 323-335, ferner weitere Veröffentlichungen dieses Ver-

³ Vgl. zum Folgenden vor allem L.K. GOETZ, Deutsch-russische Handelsgeschichte des Mittelalters, Lübeck 1922; A.L. CHOROSCHKEWITSCH, Torgowlja Welikowo Nowgoroda s Pribaltikoi i Sapadnoi Jewropoi w XIV-XV wekach, Moskau 1963; J.A. RYBINA, Inosemnye dwory w Nowgorode XII-XVII ww., Moskau 1986.

im Westen in großer Menge benötigt wurde. Da andererseits der Bojarenadel eine potente Käuferschicht für flandrische Tuche, Lüneburger Salz, Silber, Keramik, Glas, Wein und Gewürze darstellte und das Novgoroder Handwerk auf den Import von Buntmetallen angewiesen war, entstand in Novgorod eines jener großen Hansekontore, wie es solche sonst nur in Brügge, London und Bergen gab. In der Blütezeit des Hansehandels in Novgorod, d.h. im 14. und in den ersten Jahrzehnten des 15. Jh.s, waren dort mitunter gleichzeitig 150 bis 200 Deutsche anzutreffen.

Geringer blieb die Zahl der hansischen Besucher im ärmeren Pleskau, das auch so nahe bei Dorpat (Tartu), der östlichsten Hansestadt, lag, daß sich dort die Einrichtung eines Kontors nicht lohnte. Die livländischen und Lübecker Pleskaufahrer wohnten vielmehr in russischen Häusern nahe dem Ufer der die Stadt durchfließenden Pskowa, am sogenannten „Strand der Deutschen“. Die Waren des Pleskauverkehrs waren weitgehend die gleichen wie die in Novgorod gehandelten.

Zu beachten ist, daß in Novgorod der deutsche St. Peterhof und der seit dem 14. Jh. von der Hanse gepachtete Gotenhof zwar durch starke Palisadenzäune geschützt waren, daß dies aber vielfältige Kontakte mit den Russen, insbesondere auch gegenseitige Besuche, nicht verhinderte. Ein Teil der Deutschen wohnte sogar auf russischen Höfen, was vor allem bei der Überfüllung des St. Peter- und des Gotenhofes der Fall war. Besonders oft weilten angehende Hansekaufleute als Sprachschüler (*sprakelerer*) auf den Anwesen von Bojaren, wo sie für die Bedürfnisse des Handels das Russische erlernten.⁴

Um die Breite und Intensität der hansisch-russischen Begegnung abschätzen zu können, ist vor allem auch zu berücksichtigen, daß im Laufe des Mittelalters immer mehr Novgoroder und Pleskauer Kaufleute, seit dem späten 15. Jh. auch Besucher aus Zentralrußland, in die livländischen Hansestädte kamen, namentlich nach Dorpat und Reval (Tallinn), wo sie eigene orthodoxe Kirchen besaßen. Die livländischen waren keine „deutschen“ Städte, da in ihnen die Letten und Esten stark bzw. überwiegend vertreten waren. Die deutschen Kaufleute bildeten in diesen Städten aber die Oberschicht, und das Stadtrecht, die romanisch-gotischen Kirchenbauten, das Schulwesen und andere Erscheinungen waren denjenigen in Deutschland gleich oder sehr ähnlich, so daß die russischen Besucher hier Gelegenheit hatten, die Lebensweise und Kultur des Westens kennenzulernen. Da sich die Novgoroder und Pleskauer Kaufleute oft längere Zeit in Livland aufhielten, haben sie zweifellos auch Kenntnisse der mittelniederdeutschen Sprache erworben. Dies trägt zur Erklärung der Tatsache bei, daß aus dem Mittelniederdeutschen mehr als hundert Lehnwörter in das Ostslawische übernommen wurden.⁵

Unmittelbar aus dem Handelsverkehr ergab sich ferner die Vertrautheit mit dem jeweils anderen Geld- und Gewichtssystem. In der Zeit vor dem Beginn der eigenen Münzprägung in Novgorod und Pleskau (1420 bzw. 1424/1425) galten in Livland geprägte *Lübische* und *Artiger* in den beiden russischen Städten sogar als offizielle Münze. Beachtenswert ist, daß die eigenen Novgoroder und Pleskauer Gepräge der Zeit ab 1420 bzw. 1424/1425 von den livländischen beeinflußt geblieben sind. So

⁴ RAAB, Anfänge, (wie Anm. 2), S. 342-344.

⁵ Vgl. G. THOMAS, Middle Low German Loanwords in Russian, München 1978.

entspricht das Fürstenporträt der Pleskauer Münzen der Darstellung des katholischen Bischofs auf Prägungen Dorpats.⁶

Wenn wir an den Besuch von Russen in den baltischen Städten und von Deutschen in Novgorod denken, überrascht auch nicht, daß in der zweiten Hälfte des 14. und Anfang des 15. Jh.s in der Stadt am Wolchow Gotteshäuser errichtet wurden, die im Gegensatz zur dürftigen Bauzier älterer russischer Kirchen einen reichen Außenschmuck zeigen, der romanische und gotische Anregungen verwendet.

Aus der romanischen Kunst wurde die Arkatur von Apsiden übernommen, auf gotischen Einfluß gehen Spitzbogenfenster und -portale zurück. Zu dieser Gruppe von Bauten gehören unter anderem die Fjodor-Stratilat-Kirche (1360/1361) und die Spas-Kirche an der Ilja-Straße (1374).⁷

Etwas später trat der Novgoroder Erzbischof Jewfimi II. (1429-1458) als Förderer von Bauvorhaben hervor. Dabei spielte das Bestreben eine Rolle, die Eigenständigkeit Novgorods gegenüber Moskau zu betonen. Teils führte dies zu einem Rückgriff auf Alt-Novgoroder Traditionen, teils zu einer Orientierung am Ausland. Zum Jahre 1433 wird in den Novgoroder Chroniken mitgeteilt, daß westeuropäische Meister von jenseits des Meeres (*mastery ... Nemezskii is samoria*) zusammen mit Novgorodern für Jewfimi einen Palast erbauten.⁸ Daß es sich dabei um deutsche Baumeister handelte, steht außer Zweifel, zum einen wegen der monopolartigen Stellung der Hanse in Novgorod, zum anderen deshalb, weil ein in seinem ursprünglichen Aussehen weitgehend erhaltener Saal des im Novgoroder Kreml errichteten Palastes gerade in Deutschland Parallelen besitzt. Dieser Saal nimmt den zweiten Stock des in neuerer Zeit als „Facettenpalast“ (*Granowitaja palata*) bezeichneten Gebäudes ein. In seiner Mitte erhebt sich ein Pfeiler, der ein spätgotisches Netzgewölbe trägt. Eine neuerdings vom späteren Stuck befreite Ecke läßt den Besucher erkennen, daß die Netzgurte ursprünglich schlanker und feiner profiliert waren, als es sonst sichtbar ist. Im 15. Jh. war der heute als Museum eingerichtete Raum für die vom Erzbischof geleiteten Sitzungen des *Herrenrats* und den Empfang von Gesandtschaften bestimmt.⁹

Auch die Kirchen Pleskaus weisen seit dem 14. Jh. teilweise spitzbogige Nischen und Türen sowie Stufenportale auf, wobei zum Teil eine Vermittlung über die Novgoroder Architektur anzunehmen ist. Besonderes Interesse verdient außerdem die Mitteilung einer Moskauer Chronik, daß sich Pleskauer Baumeister bei den Deutschen aufgehalten hatten, wo sie eine besondere Kunstfertigkeit erwarben, die den Moskauer Großfürsten Ivan III. im Jahre 1474 veranlaßte, sie in seine Residenzstadt zu berufen. Sicher zu Recht vermutet man, daß diese Bauleute in Livland gewesen waren. Kirchenbauten des Pleskauer Artels, die in Moskau und in

⁶ Vgl. A. MOLWYGIN, *Nominaly melkich monet Liwonii s serediny XIII do wtoroj polowiny XVI w. i nekotoryje woprosy deneshnowo dela Nowgoroda i Pskowa*, in: *Eesti NSV Teaduste Akadeemia Toimetis* ed. *Ühiskonnateaduste seeria* 12/1963, S. 379; I.I. TOLSTOI, *Russkaja dopetrowskaja numismatika*, Bd. 2, *Monety pskovskija*, St. Petersburg 1886, S. 22-24.

⁷ *Geschichte der russischen Kunst*, Bd. 2, Dresden 1958, S. 41 ff.

⁸ *Polnoje sobranije russkich letopisei*, Bd. 3, St. Petersburg 1841, S. 111, 238.

⁹ Vgl. N. ANGERMANN, *Deutsche Künstler im Alten Rußland*, in: *Kirche im Osten* 20/1977, S. 76 f.

Sagorsk erhalten sind, weisen dementsprechend gotische Gestaltungsmerkmale auf.¹⁰

Im Bereich der Architektur sind auch umgekehrt von Novgorod und Pleskau her Einflüsse auf Livland ausgegangen. Mit Bestimmtheit gilt dies für Beispiele des Festungsbaus. Nicht ganz so eindeutig ist der Sachverhalt im Falle der Gestaltung der prächtigen Giebel von Bürgerhäusern Revals aus dem 15. Jh., die drei oder fünf Blendnischen aufweisen, wobei die hohe mittlere Nische mit einem Dreibogen abschließt, während jede der niedrigeren Nebenblenden einen halben Bogen derselben Art bildet. Gleichartige ältere Kirchenfassaden gibt es in Novgorod und Pleskau. Man kann sich vorstellen, daß der Außenschmuck der betreffenden russischen Kirchen den livländischen Kaufleuten so gut gefallen hatte, daß sie ihn für die Gestaltung ihrer Häuser übernahmen. Im Kreise der Fachleute wird aber auch die Meinung vertreten, daß es sich bei diesen Giebelformen um das Ergebnis einer Revaler Entwicklung handelt.¹¹

Auf dem Gebiet der Architektur waren die deutsch-russischen Beziehungen auf jeden Fall relativ vielfältig, auch wenn nicht zu übersehen ist, daß von der Rezeption weitgehend nur der Außenschmuck der Bauten profitierte. Was die Malerei betrifft, blieben die Russen den byzantinischen Formen mit ihrer kultischen Bedeutung enger verhaftet, doch waren auch hier, wie neuere russische Publikationen immer deutlicher vor Augen führen, westliche Einwirkungen möglich. Hingewiesen sei als Beispiel auf eine Novgoroder Ikone der Muttergottes aus dem 15. Jh., die heute in der Moskauer Tretjakow-Galerie aufbewahrt wird. Neben der gotischen Behandlung des Gewandes der sitzenden Muttergottes weist besonders die Tatsache, daß Maria von zwei Engeln umgeben ist, die einen Vorhang halten, darauf hin, daß der Künstler ein Werk der Gotik vor Augen hatte; denn das für die Gotik bezeichnende Motiv der einen Vorhang haltenden Engel begegnet uns ansonsten weder in der byzantinischen noch in der russischen Kunst. Michail Alpatow, der dieser Ikone eine kleine Spezialuntersuchung gewidmet hat, erklärt die Bekanntschaft des Novgoroder Meisters mit seiner abendländischen Vorlage sicher zu Recht mit den Handelsverbindungen zwischen Novgorod und der Hanse.¹²

Wenn wir uns nun in gebotener Kürze auch dem Kunsthandwerk zuwenden, dann sei zunächst ein von vielen Novgorodbesuchern bestauntes Werk des deutschen Bronzegusses erwähnt: die großen Magdeburger Türen an der Westfassade der Sophienkathedrale im Kreml. Dazu ist allerdings sogleich zu sagen, daß die in

¹⁰ Vgl. M.A. ILJIN, Pskowskije sodtschije w Moskwe w konze XV weka, in: Drevnerusskoje iskusstwo. Chudoshestwennaja kultura Pskowa, Moskau 1968, S. 189-196; dagegen: G.I. WSDORNOW, Postroiki pskovskoi arteli sodtschich w Moskwe (po letopisnoi statje 1476 goda), in: a.a.O., S. 174-188.

¹¹ W.J. WAGA, Srednewekowaja architektura Estonii. Dissertazija na soiskanije utschonoi stepeni doktora iskusstwowedenija, Tartu 1964 (Stellungnahme zugunsten einer Abhängigkeit der Revaler von den russischen Giebelformen); V. RAAM, Gotik in Tallinn (Reval), in: Kunst des Mittelalters in Nord- und Nordost-Europa - heute. Zweites „Homburger Gespräch“, Bad Homburg 1981, S. 172 (These von der Revaler Eigenständigkeit).

¹² M. ALPATOV, Eine abendländische Komposition in altrussischer Umbildung, in: Byzantinische Zeitschrift 30/1929, S. 623-626; weiteres Material in dem Beitrag dieses Autors K woprosu o sapadnom wlijanii na drevnerusskoje iskusstwo, in: DERS., Etjudy po istorii russkowo iskusstwa, 1, Moskau 1967, S. 146-153, 208.

der Mitte des 12. Jh.s im Auftrage des Magdeburger Erzbischofs Wichmann gegossenen Türen, deren Reliefs unter anderem den Lebensweg Christi darstellen, ursprünglich für die polnische Stadt Plock bestimmt waren und dort eine Zeitlang eine Kathedrale schmückten. Wie sie dann nach Novgorod gelangten, ist Vermutungen überlassen. Obwohl für die Türen keine hansische Vermittlung nachgewiesen werden kann, bleibt in unserem thematischen Zusammenhang beachtenswert, daß eine derartige deutsche Arbeit den Novgorodern bereits im Mittelalter vor Augen stand.

Entweder durch käuflichen Erwerb oder als hansische Gesandtschaftsgeschenke sind noch weitere Erzeugnisse des deutschen Kunsthandwerks in den Besitz der Novgoroder Erzbischöfe (der Herren der Sophienkathedrale) gelangt. Davon zeugt die Rezeption romanischer und gotischer Gestaltungsformen durch russische Kunsthandwerker, die in den Werkstätten des erzbischöflichen Hofes tätig waren. Als Beispiel sei ein heute im Novgoroder Historischen Museum ausgestellt silbernes Panagiar genannt, das 1435 im Auftrage des Erzbischofs Jewfimi II. von einem Meister namens Iwan geschaffen wurde. Es besteht aus zwei aufeinanderliegenden Tellern, die als Hostienbehälter dienten, und einem relativ hohen Unterteil, das durch vier auf Löwen stehenden Engeln gebildet wird. Die Teller ruhen auf den ausgestreckten Händen der Engel. In ganz ähnlicher Weise wird eine Barbarossa-Büste des 12. Jh.s aus Cappenberg in Westfalen von vier Engeln gehalten. Offenbar hatte der russische Meister ein derartiges Werk vor Augen gehabt, das infolge des Handels der deutschen Kaufleute mit Novgorod in die Stadt am Wolchow gelangt war. Außerdem kannte er auch moderne westliche Erzeugnisse, denn auf dem Untersatz des Panagiars befindliche Kreuzblüten besitzen gotischen Charakter.¹³

Derselbe soeben genannte Erzbischof Jewfimi, den wir bereits oben als Auftraggeber von deutschen Baumeistern kennengelernt hatten, bemühte sich auch um die Gewinnung eines Glockengießers aus Riga, und außerdem sei erwähnt, daß auf seine Anweisung kostbare Stickereiarbeiten angefertigt wurden, deren feine Schattierungen von fachkundiger Seite damit erklärt werden, daß hier eine Bekanntheit mit der abendländischen Stickerei des Mittelalters vorlag.¹⁴ Die Rezeption westlicher Kulturelemente erreichte also unter Jewfimi eine beachtliche Vielfalt.

Dasselbe gilt in anderer Weise für die Zeit des Novgoroder Erzbischofs Gennadi (1484-1504), unter dem die Kultur Novgorods nach dessen Unterwerfung durch Moskau noch einmal eine Spätblüte erlebte. Gennadi bediente sich beim literarischen Kampf gegen die Häresie der Judaisierenden und bei der erstmaligen Erstellung eines vollständigen slawischen Bibeltextes griechischer und deutscher Hilfe, außerdem konnte er auch bereits auf russische Kenner der lateinischen und deutschen Sprache zurückgreifen, von denen Dmitri Gerassimow nach eigenem

¹³ Vgl. W.N. LASARJEW, *Iskusstwo srednewekowoi Rusi i Sapad (XI-XV ww.)*, in: DERS., *Wisantisko-je i drewnerusskoje iskusstwo. Statji i materialy*, Moskau 1978, S. 276-279.

¹⁴ N.A. Mjasowa, *Drewnerusskoje shitje*, Moskau 1971, S. 16 f.

Bekenntnis eine Schule in Livland besucht hatte.¹⁵ Dieser Schulbesuch und die Tatsache, daß Gennadis Mitarbeiter Nicolaus Bülow in Rostock studiert hatte, dürften den Erzbischof dazu angeregt haben, weitere junge Leute zwecks Vorbereitung zur Teilnahme an seinen literarischen Unternehmungen an jene hansische Universität zu entsenden. Die Rostocker Immatrikulationen von Silvestr Maly aus Novgorod im Jahre 1493 und von Gregorius Polman aus Pleskau 1496 erklären sich so wohl am besten.¹⁶ Sie waren die ersten großrussischen Studenten überhaupt. Wenn 1502 ein gewisser Silvester am Moskauer diplomatischen Verkehr mit Dänemark beteiligt war¹⁷, was westliche Sprachkenntnisse voraussetzte, könnte es sich um den einstigen Rostocker Studenten gehandelt haben, ohne daß dies die Annahme einer Entsendung nach Rostock durch Gennadi ausschloesse.

Der erwähnte Lübecker Theologe Nicolaus Bülow war nach Novgorod berufen worden, um bei der Neuberechnung des Festkalenders behilflich zu sein, da die russische Aufstellung nur bis 1492, dem Jahr 7.000 der byzantinischen Zeitrechnung, reichte. In der Folgezeit blieb Bülow in Novgorod als Übersetzer und in Moskau sogar als vertrauter Arzt des Großfürsten Wassili III. tätig. Nach Novgorod war 1493 außerdem der Lübecker Drucker Bartholomäus Gothan mit mehreren Gehilfen gekommen, um seine Kunst in Rußland einzuführen, doch starb er bald, so daß er seine Pläne nicht verwirklichen konnte.¹⁸

Bei der Übersetzertätigkeit in Novgorod, die andauerte, bis Gennadi 1504 von seinem Amt zurücktrat, wurden mit der Kölner Bibel von etwa 1478 und Gothans Druck eines Zwiegesprächs zwischen dem Leben und dem Tod auch niederdeutsche Vorlagen benutzt. Nach dem Ende der Tätigkeit bei Gennadi siedelten seine Mitarbeiter nach Moskau über, wo sie ihre Übersetzungsarbeit fortsetzten.

In der russischen Hauptstadt, von wo aus Großfürst Iwan III. (1462-1505) als erster Moskauer Herrscher intensivere Kontakte zum Westen unterhielt, waren außerdem bereits seit der Zeit um 1490 deutsche Ärzte, Edelschmiede, Waffenmeister und Erzsucher tätig. Auch deren Wirken und die gleichzeitig beginnende Rezeption von deutschen Kunstwerken in Moskau müssen im Zusammenhang unseres Themas mitberücksichtigt werden. Obwohl sich diese Phänomene nur begrenzt unmittelbar aus dem Hansehandel ergaben, der mit Moskau erst zaghaft begann, sondern weitgehend aus dem Geltungsanspruch und den praktischen, besonders auch militärischen Bedürfnissen Iwans III. und seines Nachfolgers Wassili III. resultierten, kommt hier besonders dadurch eine hansische Komponente ins Spiel, daß die Reisen von Moskauer Beauftragten in den Westen, die zu Anwerbungen

¹⁵ I.W. JAGITSCH, *Rassushdenija jushno-slawjanskoi stariny o zerkowno-slawjanskom jasyke*, in: *Issledowanija po russkomu jasyku*, Bd. I, St. Petersburg 1885-1895, S. 820.

¹⁶ Vgl. bereits N. ANGERMANN, *Kulturbeziehungen zwischen dem Hanseraum und dem Moskauer Rußland um 1500*, in: *HGBll* 84/1966, S. 37-39.

¹⁷ H. HILDEBRAND, *Bericht über die im Reval'schen Ratsarchiv für die russisch-livländischen Wechselbeziehungen im 15. und 16. Jahrhundert aufgeführten Untersuchungen*, in: *Bulletin de l'Academie Impériale des sciences de St.-Petersbourg* 17/1872, Sp. 356.

¹⁸ Vgl. D.B. MILLER, *The Lübeckers Bartholomäus Ghotan and Nicolaus Bülow in Nowgorod and Moskow and the Problem of Early Western Influences on Russian Culture*, in: *Viator. Medieval and Renaissance Studies* 9/1978, S. 395-412.

fürten, von den Hansestädten im Hinblick auf ihre russischen Handelsinteressen gefördert wurden und daß aufgrund der bestehenden Beziehungen und einer gewissen Vertrautheit mit der russischen Welt auch nach Moskau Fachleute aus den Hansestädten kamen. Dazu gehörten unter anderem der Goldschmied Hans Rysenberch aus Reval, der als hervorragender Meister seines Faches 1488/1489 für mehrere Jahre in den Dienst Iwans trat, und sein Berufsgenosse Albert aus Lübeck, der 1490 in der russischen Hauptstadt anlangte.¹⁹

Moskau blieb in der Folgezeit die wichtigste russische Stätte der kulturellen Begegnung mit dem Westen, und diese Begegnung nahm mit Schwankungen an Intensität zu, bis zur Zeit Peters des Großen ein sehr wesentlicher Schritt der Annäherung getan wurde. Gegenüber diesen hier und schon eingangs angedeuteten Entwicklungen mögen die spätmittelalterlichen deutsch-russischen Kulturbeziehungen als nicht sehr bedeutsam erscheinen. Für den Hansehistoriker sind sie aber doch von großem Interesse, weil die Hanse damals der entscheidende Mittler war. Als relativ vielfältig wird man die mittelalterlichen Kulturkontakte wohl doch bezeichnen dürfen, und auf jeden Fall sollten wir unser Wissen über sie in der Zukunft noch zu erweitern suchen.

¹⁹ A. FRIEDENTHAL, *Die Goldschmiede Revals*, Lübeck 1931, S. 62 f.; *Polnoje sobranije russkich letopisei*, Bd. 28, Moskau-Leningrad 1963, S. 154.

Dar klinedtt geldtt: Kaufmannssprache auf russischen
Märkten in der niederdeutschen Phraseologie des Tönnies
Fonne (Pleskau 1607)

ELISABETH HARDER-GERSDORFF

Wir verdanken der Königlich Dänischen Societät der Wissenschaften in Kopenhagen die Edition eines niederdeutsch-russischen Gesprächsbuchs¹, das um 1600, vielleicht im westrussischen Pleskau, zu Papier gebracht und als sprachhistorische Quelle erstmals von Adolf Stender-Petersen beachtet wurde. Der folgende Versuch richtet sich auf eine Analyse der hier überlieferten Kaufmannssprache im engeren Sinne. Er beschränkt sich auf einen zentralen Teil des Handbuchs, auf die Handelsgespräche im Rahmen des Marktbetriebes.² Dabei verfolgen wir die Absicht, Gesprächsstil und Umgangsformen zu erläutern, soweit sie der kommerziellen Begegnung zwischen Russen und Deutschen dienen.

Die erste Anregung zu dieser Fragestellung bestand im Unbehagen an einer Hanse- und Handelsforschung, die sich in der Regel entweder auf normative Quellen oder auf statistische Unterlagen angewiesen sieht, wenn es um den Rußlandhandel im Übergang vom Spätmittelalter zur frühen Neuzeit geht. Hier begegnen wir der Sprache der Hanserezesse und der Städtetage, oder wir gewinnen numerische Daten aus den Angaben in Zollregistern und Kaufmannsbüchern. Das aber sagt wenig über die tatsächlichen Kontakte und schon gar nichts über die Atmosphäre der tagtäglichen Begegnung von Kaufleuten, die sich ihrer Herkunft nach recht fremd sein mußten, da sie verschiedenen Nationen und Kirchen angehörten und in verschiedenartigen Kulturen zuhause waren. Wir wissen aber auch, daß es zwischen Ost und West auf keiner Ebene des internationalen Verkehrs zu

¹ Tönnies Fenne's Low German Manual of Spoken Russian, Pskov 1607, Bd. I: Facsimile Copy, hg. v. L.L. HAMMERICH; R. JAKOBSON; E. VAN SCHOONEVELD; T. STARCK; A. STENDER-PETERSEN, Kopenhagen 1961; Bd. II: Transliteration and translation, hg. v. L.L. HAMMERICH; R. JAKOBSON, Kopenhagen 1970; Bd. III: Russian - Low German Glossary, hg. v. A.H. VAN DEN BAAR, Kopenhagen 1985; Bd. IV: Mittelniederdeutsch-neuhochdeutsches Wörterbuch zum Russisch-niederdeutschen Gesprächsbuch, hg. v. H.J. GERNENTZ, Kopenhagen 1986.

² In der Gliederung der Herausgeber ist dies Teil IV. B.: „Commercial Conversations“ (fol. 273-464). Es handelt sich um den umfangreichsten Abschnitt der Textsammlung, der in der Sicht der Herausgeber (vgl. Bd. II, [wie Anm. 1], S. IX) als „prime goal of Fenne's outstanding endeavor“ zu betrachten ist. Auf diesen Abschnitt des Handbuchs stützt sich auch die etwas später als der folgende Text verfaßte Arbeit von E. HARDER-GERSDORFF unter dem Titel: „Datt harte brendt my tho der wahre“: Beitrag eines hansischen Sprachführers (1607) zur „Zivilität“ der Umgangsformen zwischen Russen und Deutschen zu Beginn der Neuzeit, in: ZVLGA 70/1990, S. 153-173.

Kontakten gekommen ist, deren Dauerhaftigkeit und Frequenz sich mit diesem Handel vergleichen ließe.

Deshalb orientiert sich die zweite Anregung an den Mängeln einer Forschungsrichtung, die das westliche „Rußlandbild“ einzelner Reisekontakte, insbesondere das der vorpetrinischen Epoche, im Visier hat. Fasziniert und berechtigt äußert sich hier das Bedürfnis, über eine deskriptive historische Rußlandkunde hinauszugehen und nach Mentalitäten, Vorurteilen und „Fremd-“ oder gar „Feindbildern“ zu fragen, die sich in Gesandtschafts- oder Reiseberichten finden. Das methodische Dilemma dieser Versuche ist vielschichtig und den jeweiligen Autoren fast immer bekannt.³ Etwas zu elegant distanziert sich insofern ein neueres Projekt vom Studium anderer Quellen. Die „zweckbestimmten 'Sprachbücher' für die Hand des Kaufmanns“, schreibt Lew Kopelew 1985, böten „kaum Aufschluß darüber, wie man den russischen Handelspartner einschätzte, welche Emotionen, welche gegenseitigen Sympathien oder Antipathien wirklich bestanden.“⁴ Tatsächlich enthält der zitierte Band keinen Hinweis auf Tönnies Fonnes und sein Handbuch.

Das reizt zu dem Versuch, mit dem Sprachführer des Lübecker Kaufgesellen⁵ Einblicke in die deutsch-russische Verständigungspraxis im Handelsalltag des Spätmittelalters oder der frühen Neuzeit zu gewinnen. Fonnes Buch eignet sich hierzu besonders deshalb, weil es sprachhistorisch außerhalb der literarischen Tradition des Mittelniederdeutschen steht und sich „durch eine auffallende Nähe zur im Handel sowie im privaten Leben verwendeten mündlichen Ausdrucksweise auszeichnet.“⁶ Der Hauptteil des Handbuches, der niederdeutsch-russische Sprachführer für Kaufleute, auf dessen Untersuchung wir uns hier konzentrieren, erstreckt sich über knapp 200 Seiten und macht ein Drittel des gesamten Handbuches aus. Er bietet rund tausend Texteinheiten.⁷ Sie stehen als Sätze, Satzfolgen oder dialo-

³ Hierzu besonders prägnant: G. SCHEIDEGGER, Das Eigene im Bild vom Anderen. Quellenkritische Überlegungen zur russisch-abendländischen Begegnung im 16. und 17. Jahrhundert, in: *JbbGOE* 35/1987, S. 339-355. Unbefangener äußert sich P. HOFFMANN, Zur deutschen Rußlandkunde und zum deutschen Rußlandbild des 17. und 18. Jahrhunderts, in: *ZfG* 26/1978, S. 700-712.

⁴ L. KOPELEW, Fremdenbilder in Geschichte und Gegenwart, in: *Russen und Rußland aus deutscher Sicht* 9.-17. Jahrhundert, (Westöstliche Spiegelungen, Reihe A, Bd. 1), hg. v. M. KELLER, München 1985, S. 11-34, hier S. 20.

⁵ P. JEANNIN, Der Lübecker Tönnies Fonne, ein Pionier der Slawistik, in: *HGbl* 91/1973, S. 50-53, identifizierte Tönnies Fonne, den Eigentümer, möglichen Kompilator oder Autor des Handbuches, als Sohn des Kaufmanns Hans Fonne (gest. 1605), der als Lübecker Bürger der Lübecker Novgorodfahrer-Kompagnie angehörte. Vgl. auch: DERS., Entre Russie et Occident au début du XVII^e siècle: le contexte historique d'un grand document linguistique, in: *Études européennes*, Publications de la Sorbonne, Série Études 6, Paris 1973, S. 503-524. Zur Herkunft Fonnes vgl. neuerdings D. ERPENBECK, Die Kaufmannsfamilie Fonne aus Westfalen im Lübecker Rußlandhandel. Biographische Anmerkungen zum Schreiber des Pleskauer Gesprächsbuches von 1607, Tönnies Fonne, in: *ZfO* 42/1993, S. 548-562.

⁶ H.J. GERNENTZ im Vorwort zu Bd. IV der Fonne-Edition, (wie Anm. 1), S. II. Wegen der Seltenheit historischer Schriftzeugnisse alltagssprachlicher Prägung sei auf die *Chronik* des vorrangig in wirtschaftlichen Angelegenheiten reisenden Vogtes eines Augustinerchorherren-Konvents bei Paderborn des Laienbruders Göbel zu Böddecken im 16. Jahrhundert, in: *WestfZ* 138/1988, S. 211-230, behandelte.

⁷ Die Zählung von insgesamt 991 Texteinheiten auf fol. 273-464 richtet sich nach der seitenweisen Numerierung durch die Herausgeber in Bd. II der Edition. Hierzu rechnen deshalb sowohl solche Pas-

gische Passagen für ein Kommunikationssystem, das den üblichen Situationen des Geschäftsalltages genügen und sich im aktuellen Marktgeschehen bewähren sollte. Dieses System entspricht damit der Doppelrolle aller Beteiligten, da Russen wie Deutsche als Käufer und Verkäufer auftraten. Die Frage also, in welchem Maße der Gesprächsführer die Texteinheiten eher dem russischen oder eher dem deutschen Partner in den Mund legte, läßt sich in der Mehrzahl der Fälle überhaupt nicht beantworten. Schon aus diesem Grunde bietet sich die Quelle zur Suche nach „Fremdbildern“ nicht ohne weiteres an.

Dank seines Umfangs eignet sich das Gesprächsbuch hervorragend als Gegenstand einer seriellen Untersuchung, die sich am Muster einer Inhaltsanalyse (content analysis) orientiert. Unter Inhaltsanalyse versteht die gängige Sozialforschung eine Methode, welche durch systematische Identifizierung von Texteinheiten Daten gewinnt, die bestimmten Fragestellungen entsprechen. Sprache fungiert hier als „Mittel, um soziale Sachverhalte festzustellen.“ Es ist dabei zu ermitteln, „was Texte verraten, nicht, was sie intentional besagen sollen.“⁸ Vom quellenkritischen Anspruch des Historikers unterscheidet sich diese Absicht nicht. Von seiner Methode aber weicht das Vorgehen insofern ab, als eine Umformung der Quelle stattfindet. Sie ändert ihre durch Zufall oder Absicht zustande gekommene Anordnung im Dienste der Inhaltsanalyse durch eben jene „systematische Identifizierung“ ihrer Elemente nach Häufigkeitsmerkmalen in einer Weise, die sich an der Fragestellung orientieren muß, Antworten aber nicht vorwegnehmen darf.

Entsprechend systematisiert die hier vorgelegte Tabelle die Inhalte des Sprachführers nach Merkmalen, die sich auf soziale Akzente eines Umgangstones richten, der historische Marktkontakte zwischen Russen und Deutschen geprägt hat. Die Merkmale haben damit die Funktion, Einsichten in den Charakter der Kommunikation zu vermitteln. Daß die quantitativen Aussagen der Tabelle, an die wir uns im folgenden halten, lediglich einen Orientierungsrahmen bieten und nicht eine vom Gegenstand her unangemessene Genauigkeit simulieren sollen, versteht sich von selbst.

sagen, die sich über viele Zeilen hinziehen, wie eingestreute Einzelvokabeln (z.B. fol. 439, 442, 462) von handelstechnischer Relevanz. Damit ist auch eine genaue Identifizierung der folgenden Zitate gewährleistet. Die Gesamtsumme in der Tabelle von 1083 Einheiten ergibt sich durch Doppelzählungen.

⁸ Th. HARDER, *Werkzeug der Sozialforschung*, München 1974, S. 226.

Konturen sozialer Kommunikation zwischen Russen und Deutschen in Tönnies Fonnes kaufmännischer Phraseologie (Pleskau 1607)

Kategorisierung der Texteinheiten (fol. 273-464) nach Merkmalen und Merkmalsausprägungen	Texteinheiten	
	Anzahl	Anteil
A. Sachbezogene Kommunikation (technical approach)	687	63,4 %
(1) Kontext aktueller Handelsakte davon:	440	
a) Information	295	
b) Bewertung	145	
(2) Begleitumstände des Handels davon:	247	
a) Verpackung, Transport, Waage	64	
b) Zahlungsweise	79	
c) Preisbild, Marktlage	34	
d) weitere Beteiligte	41	
e) Sonstiges	29	
B. Soziale Kommunikation (social approach)	396	36,6 %
(1) Positive Zuwendung	75	
a) feierlich	9	
b) höflich	11	
c) freundlich	24	
d) vertraulich	31	
(2) Distanzierung	149	
a) Vorsicht, Zurückhaltung	44	
b) Vorhaltung, Warnung	55	
c) Anwurf, beleidigende Wortwahl	34	
d) Drohung	16	
(3) Belehrung	172	
a) Umgang mit Waren	15	
b) korrektes Verhalten	96	
c) Grundsätze des Handels	51	
d) Lebensweisheiten	10	
Summe der Texteinheiten (A und B insgesamt)	1083	100,0 %

Im ersten Schritt der tabellarischen Analyse unterscheidet die Kategorisierung nach A. sachbezogener und B. sozialer Kommunikation. Als sachbezogen gelten dabei alle verbalen Angebote des Sprachführers, die sich auf den konkreten Kauf oder Tausch (A1) und auf technische Begleitumstände (A2) beziehen. Als soziale Kommunikation rangieren alle von Fonne erfaßten Aussagen, die man als persönlich akzentuierte Äußerung (social approach) bezeichnen kann, da sie Beigaben enthalten, die strikt handelstechnisch betrachtet ohne Funktion, für das Gesamte ehesten auf die anfangs aufgeworfene Frage nach dem Atmosphärischen der alltäglichen Begegnung zweier Nationen. Mit rund 400 Texteinheiten bildet es den

eigentlichen Gegenstand unserer Analyse. Er läßt sich nach Merkmalen der positiven Zuwendung (1), der Distanzierung (2) und der belehrenden Haltung (3) gliedern. Die Merkmale fassen speziellere Aussagen (a-d) zusammen. Nach diesen Kriterien der Zuordnung läßt sich zunächst sagen, daß etwa zwei Drittel aller Gesprächselemente, die Fonne den Kaufleuten anbietet, als rein sachbezogene Kommunikation einzustufen sind.⁹ Das restliche Drittel der Redewendungen besteht in Aussagen, die persönliche Urteile darstellen oder mitschwingen lassen.

Die Tabelle faßt dieses restliche Drittel in dem für unsere Untersuchung maßgebenden Abschnitt B unter der Überschrift „soziale Kommunikation“ zusammen. Seine Gliederung nach den Merkmalen der positiven Zuwendung und der Distanzierung ergab sich schließlich fast automatisch in Anlehnung an Benjamin Lee Whorfs Begriff der „reactance“¹⁰, der ein „System positiver und negativer Bindungsvalenzen“¹¹ bezeichnet. Im vorliegenden System kann B3 „Belehrung“ als Mischkategorie von B1 und B2 verstanden werden, da hier sowohl die Distanz des Schulmeisters wie das Engagement pädagogischer Zuwendung im Spiel sein kann.

Wenn wir im folgenden die tabellarische Inhaltsanalyse erläutern, um nach Fonnes Vorgaben charakteristische Züge sozialer Kommunikation zwischen deutschen und russischen Kaufleuten zu rekonstruieren, dann halten wir uns durchgehend an die Gliederung der Tabelle unter B. Die Auswahl der Beispiele orientiert sich nach Möglichkeit an den Kriterien der Häufigkeit und der Extremität.

Im Bereich der positiven Zuwendung der Gesprächspartner (B1) fällt auf, daß Feierlichkeit und Höflichkeit, denen ein Hauch von Distanz innewohnen kann, hinter freundlicher oder gar vertraulicher Ansprache rein numerisch gesehen zurücktreten. Das erklärt sich teilweise aus ihrer Formelhaftigkeit. Einer häufigen Wiederholung der von Fonne eingangs gebotenen Begrüßungsformel zum Beispiel steht wenig im Weg. *Geluche tho frundtt*, lautet sie, *wo hefft idt dy up der reyse gegahan, wo hefft sich gott dyner erbarmedtt?* Auf Russ.: *Čelom družē! Zdorovo šedši? Kak tebe Bog miluet?* (274,1: *Greetings, friends, (how) did it go on your journey? How has God favoured you?*). Auch die feierliche Ansprache beim Geschäftsabschluß entspricht diesem Muster: *Alse ich nu mit dy gehandeltt hebbe rechtt vnd redlich so loue ich dy nu alse eynem fromen manne dyn leuedage, dat du my den kop werst holden ...* (300,1: *Since I have now traded with you forthrightly and properly, thus I will trust in you as long as you live as an honest man; that you will keep for me this bargain ...*). Dagegen fanden sich sicher nur selten Anlässe zu der großartigen Ankündigung: *Ich wyl dy myt eyner sulueren, schalen vorehren* (434,3: *I will present you with a silver cup*).¹²

⁹ Selbstverständlich fallen unter „Information“ (A1a) auch alle Fragen, die Informationen einholen wollen.

¹⁰ B.L. WHORF, *Language, Thought and Reality*, hg. v. J.B. CARROLL, Cambridge/ Mass. 1967, S. 70, 79-81.

¹¹ Diese Übersetzung des Begriffs, der aus den Naturwissenschaften stammt, schlägt P. KRAUSSER, Übersetzer der deutschen Whorf-Ausgabe: *Sprache - Denken - Wirklichkeit. Beiträge zur Metalinguistik und Sprachphilosophie*, Reinbek 1984, S. 116, vor.

¹² Dem Gegenstand der Studie entspräche es, hier die russischen Versionen der Zitate mitzuteilen. Um der allgemeinen Verständlichkeit willen aber werden mit den Fundstellen lediglich die in Bd. II der

Zur Höflichkeit gehört Entgegenkommen, das kleinliche Regeln beiseite läßt, zum Beispiel wenn der Verkäufer dem Partner ausdrücklich gestattet, die Waren selbst auszuwählen: *nimb suluen den köer* (428, 2: ... *make your choice yourself*), oder wenn er auf zeitliches Drängen verzichtet: *Ich vorhaste dy nicht ...* (412, 3: *I do not hurry you ...*). Vor allem das Vermögen, sich im Falle eines Irrtums oder einer Verfehlung zu entschuldigen, gehört zur Höflichkeit. Hier hilft Fonne mit herzhaften Wendungen wie *Ich hebbe dy geschadet vortie my datt* (378, 3: *I have done you an injury, forgive me that*), oder: *Datt is vnuorwandes geschen, nicht myt willen, darumb vorkerdt my nicht* (378, 2: *It happened by accident not on purpose, do not hold it against me*), aber auch mit dem knappen *Dat iß my leydt*. Russ.: *To mne žal* (385, 5: *I am sorry about it*). Freundlichkeit herrscht in Redewendungen, die Wohlwollen oder Zuneigung bezeugen. An Hilfsbereitschaft zum Beispiel appelliert die Bitte: *Weß my dar behulplig inne, ich wyll dy gerne wedderumb denen* (339, 2: *Be helpful to me in this, I will gladly serve you in return*), die Beteuerung: *Ich hebbe dynen schaden nicht gerne* (382, 1: *I am not pleased by your loss*) deutet auf ein gutes Verhältnis. Die Versicherung jedoch, *ich wyl nicht van dy wynnen, och nicht vp dy vorlesen, du bist myn truwe frundt* (337, 4: *I will not make profit on you, nor will I incur expenses on you, you are my dear friend*), klingt nahezu herzlich.

Vertraulichkeit unter Handelsleuten kennt verschiedene Dimensionen. Sie reicht bei Fonne vom schlichten Glauben an die Wahrheitsliebe des Partners, zum Beispiel beim Abzählen der Ware: *Du behouest nicht vor my tho tellen, off du se ahne my tellest ich loue dy woll* (325, 3: *You need not count in my presence; even if you count without me, I believe you*), über Geheimniskrämerei à la *Ich segge dy eyn heimlich wordtt* (331, 2: *I will tell you a secret word*) bis zur Kumpanei in anrühigen Geschäften, etwa wenn es heißt: *... de wahre iß vorbaden, wiltu se heimlich van my kopen, ... du winst dar vehle up auer de helffte* (408, 2: *... the goods are forbidden; if you will buy them from me secretly, ... you will make on them half again as much*).

Vorsicht (B2) hingegen, das Gegenteil von Vertraulichkeit, bezeichnet eine dem Kaufmann durchgehend angemessene Form der Distanz zum Handelspartner. Die Notwendigkeit, im Umgang mit den Russen Vorsicht walten zu lassen, erhebt das einleitende Gebet zu Fannes gesamter Sammlung¹³ einem allgemeinen mittelalterlichen Brauch folgend zum Leitmotiv des Erwerbs der fremden Sprache. Entsprechend schützt das Handbuch den Kaufmann mit einer beachtlichen Anzahl von Wendungen vor Leichtsin. Dabei markieren Vorsicht und Zurückhaltung eigentlich immer eine eher defensive Position.

Fonne-Edition, (wie Anm. 1), von den Herausgebern gebotenen englischen Fassungen angefügt und nur ausnahmsweise auch die russischen Versionen zitiert.

¹³ Das Gebet (fol. 13) lautet: *HELFF HERR IESUS CHRISTUS GEWELDIGER HERR,/ datt ich de russche sprake moge lehrn,/ dartho datt suluige woll betengen, ... wo de rußen ehre worde doen vöhren,/ wen se mitt den dutschen koepslagen/ datt de nicht werden van ehnen bedragen/ Gott wolde my sine gnade senden/ datt ich dytt mit gesundtheidtt vullendigen*. Die Majuskeln benutzt der Autor des Handbuchs, die Hervorhebung stammt von der Vf.in.

Demgegenüber kommt eine aktive Distanzierung in der gut besetzten Kategorie der Vorhaltungen und Warnungen zum Ausdruck. Hier geht es um Redensarten, die sich gezielt darauf richten, einen suspekten Sachverhalt zu klären, Feilscherei einzuschränken oder zu entlarven, Hinhaltetaktik abzublocken. Sie kommen zum Beispiel zum Zuge, wenn ein unschlüssiger Partner auf Trab gebracht *Wyl gy kop maken oder nicht?* (335, 5: *Will you set a price or not?*) oder der genannte Preis in Frage gestellt werden soll: *Ahne mahte eschestu vor de wahre, datt gifft dy nemandtt* (319, 3: *You are asking a price beyond the limit for these goods; no one gives you that*). Insgesamt betrachtet faßt diese Gruppe diejenigen Äußerungen zusammen, die einen Dissens ansprechen, ohne ausfällige Worte zu bemühen. Auf der Grenze zu einer unbestimmten Drohung hält sich die vergleichsweise scharfe Warnung *Richte du my den schaden vp, dat ick idt nicht an dy wreke, de schade iß my van dy gekamen* (396, 2: *Take my loss upon yourself, that I may not take revenge upon you; that loss came to me from you*).

Für den Fall aber, daß der Dissens zum offenen Konflikt gerät, bietet das Handbuch dem Empörten schärfere Munition. Das Arsenal der moralischen Anwürfe und Verbalinjurien erscheint erheblich, wenn man bedenkt, daß ihr Einsatz den Bruch der Geschäftsbeziehung provoziert. Schreit nämlich ein Handelsmann: *Du bist ein logener du heffst dyn wort vorandert du heffst my de wahr erst tho gesecht, vnd nu einem andern vorkofft de dy mehr alse ich gegeuen hefft* (284, 5: *You are a liar, you betrayed your own words: you promised me these goods first, and then sold them to another, who gave you more than I*), dann ist an der Situation nichts mehr zu retten. Lug, Trug, Wortbruch, Feilscherei, aber auch Herrschsucht oder Feigheit halten her, wenn grobe, ehrrührige, niemals aber unflätige Worte fallen. Auffällig gesäubert erscheint der Sprachschatz auch im Hinblick auf despektierliche ethnische Anspielungen. Drängt es aber einen Feuerkopf, den Gegner nicht nur moralisch, sondern auch sozial zu degradieren, so helfen ihm Provokationen wie *Lehre de stelle reyn maken, de wahre kenstu nicht tho kopen, de wahre iß dine neringe nicht* (420, 1: *Learn how to rake out stables! You do not know how to buy goods, the goods will not feed you*) oder *Du bist eyn blode mahn du dorst nicht kopslagen alß ander lude, ridt du hen tho huß vnd sende dyne fruwe her tho kopslagen* (318, 2: *You are a timid fellow, you dare not bargain like other people. Ride off home and send your wife here to bargain*). Auf Stehlen oder Hehlen bezogene Vorwürfe kennt der Sprachführer für Kaufleute nicht. In einem Fall aber bezieht er sich unmittelbar auf Raub: *Du heffst my geslagen vnd berouet vnd my affgenahmen 40 timmer voße* (332, 2: *You beat me and robbed me, and took from me 40 timber of fox*).

In der geringer besetzten Gruppe der Drohungen geht es dagegen nicht sehr dramatisch zu. Sie ist interessant wegen der Frage: Weshalb und womit wird gedroht? Als Grund für Drohungen, falls er genannt wird, fungiert fast immer eine unbeglichene Schuld. Gedroht wird aber in beinahe allen Fällen mit Rechtsmitteln oder Rechtsfolgen! Eine Sache vor den Vogt zu bringen, nach dem Muster: *... be-taell my myn geldt alß ich mytt dy bestemmedt hebbe, datt ichs vor dem vagedt, an dy nicht soke* (403, 1: *... pay my money (like) I set with you, so that I may not lodge a complaint against you before the judge*), bildet die häufigste Drohung. Der Ruf

nach dem Schiedsmann oder Zeugen, der Hinweis auf Pfändung, Gefängnis, Minderung oder Abbruch des Geschäfts hält sich im gleichen Rahmen, den nur in einem Fall die Drohung mit übler Nachrede sprengt: *Ich wil dy hinderlich sin an dyne wahre, vnd wil se lastern* (432, 1: *I shall pester you with your goods and disparge them*).

Der Reichtum belehrender Wendungen (B3), der sich aus Fonnes Füllhorn ergießt, würzt das verbale Angebot für die Handelspraxis fast durchgehend. Mit der Belehrung des andern bietet sich eine Kommunikationsform an, die es erlaubt, einen Hauch von Überheblichkeit einzubringen oder dem Hang zum Gängeln und Nörgeln die Zügel schießen zu lassen. Diese Kommunikationsform erlaubt aber auch, den vom Geschäftsinteresse gesteckten Rahmen zu verlassen, um sich der Übereinstimmung in allgemeineren Lebensfragen zu versichern. Auf jeder Ebene jedoch appelliert eine lehrhafte Akzentuierung des Umgangstons an gemeinsame Maßstäbe.

Das gilt zunächst für den technischen Umgang mit Waren, zum Beispiel, wenn der eine dem anderen bedeutet: *Nette myne wahre nicht* (320, 5: *Do not get my goods wet*) oder *Decke de wahre tho, dat se nicht vnreyn werde* (350, 1: *Cover the goods, so they may not get soiled*), aber auch, wenn er sagt: *Men modt den hering mytt lake fullen datt he nicht vorderue* (278, 3: *One must fill up brine on the hering, so it may not spoil*).

Sichtlich die meisten Sätze dringen auf korrektes persönliches Verhalten. Sie drücken das Bemühen aus, den potentiellen Partner in eigenem Interesse zu zügeln. Soll die im Angebot ausliegende Ware vor Beschädigung durch mehr oder weniger Kaufwillige geschützt werden, kann man rufen: *Stodt mine wahre nicht* (399, 5: *Do not poke at my goods*), oder: *Vorderff den töch van der wahre nichtt* (293, 3: *Do not spoil the nap of my goods*). Der Käufer wiederum hat das Wort, wenn es heißt: *Esche vor de wahre wadt billig iß, sunder dyngendt ahne argelist* (385,2: *Ask for the goods what is fair, without haggling or malice*). Eine Ermahnung hingegen nach dem Motto *Schriff recht vnd vorschriff dy nichtt, datt dar keyn kyff twischen vns kame* (278, 4: *Write correctly and do not make slips, that there may be no quarrel between us*) verdeutlicht, daß die Partner im wesentlichen handelseinig sind. Darüber hinaus läßt sich eine Vielzahl von Situationen vorstellen, in denen einer den anderen gerne an Grundregeln der Korrektheit erinnert hat, zum Beispiel mit der Verwahrung: *Godt geue datt so nicht thogeschen, alß du my flokest, beholdt dynen floeck vor dy suluest* (378, 1: *God grant it may not happen as you threaten me in cursing, keep your curse for yourself*). An einen Schiedsmann dagegen oder sogar an einen Vogt könnte sich die Ermahnung richten: *Du sprickst vnd horest nicht recht tho, hore tho woll schuldich ist, vnd dan so giff schuldt vnd recht* (387, 3: *You speak without listening; listen who is in debt, and then pronounce about wrong and right*). Ein Makler wiederum muß sich von seinen Klienten sagen lassen: *Mekeler sprick vp beyden siden recht, vnd nim keyne stekpenninge, vnd vorkop dem duuell de sehle nicht, so wille wy dy vor dyn arbeyt drangkgehltht geuen* (410,1: *Broker, speak rightly on both sides and take no bribe, and do not sell your soul to the devil, then we shall give you a tip for your endeavor*).

Auch mit Sentenzen aus dem Fundus allgemeiner Handelsregeln knausert Fonnes Führer nicht. Sie können zudem taktisch relevant sein, ob sie nun schlicht auf den Boden der Tatsachen lenken, der Ermunterung dienen, Atempausen ermöglichen oder höhere Daseinsbezüge ins Spiel bringen. Realitätssinn diktiert den knappen Gemeinplatz *Wynst is my behter else vorlust* (296, 6: *Profit is better for me then loss*) ebenso wie die Auskunft ... mit kleynem gelde kan men grote wahre nicht kopen (316, 1: ... with small money one can not buy great wares). Der Zu-rechtweisung eines Kontrahenten etwa, der seine Preise als Ausdruck von Selbstlosigkeit verstanden wissen wollte, diene in diesem Sinne die Belehrung: ... ich kopslage vp wynst vnd du ock so (297, 2: ... I trade on a profit and so do you) oder die ironische Frage *Worumb kopslagestu, wandt dy nicht vp winst geidt, (idt) iß behter tho slapen else so tho koepslagen, sunder winst* (385, 4: *Why do you trade when it makes you not profit? It is better to sleep than to trade thus, without profit*). Daß die meisten Handelsregeln zur Vorsicht mahnen, liegt auf der Hand. Es findet sich aber auch die Ermutigung zum Risiko: *Fruchtestu schaden so werstu de bahte nicht krigen* (318, 4: *If you fear loss, then you will get not profit*), die in einer kühneren Fassung lautet: *Furchte dy nicht tho koepslagen, koepslagendt, iß alß veyden, weme godt helpedt* (419, 4: *Don't be afraid of trading: trading is like warfare; there is someone whom God helps*). Den Gedanken göttlicher oder schicksalhafter Fügung variieren auch Wendungen wie *Vp dyn gudt vorlaht dy nicht, godt kandt geuen vnd nehmen* (423, 4: *Do not rely upon your property, God can both give and take away*). In einem Fall jedoch behauptet ein Aufsteiger, daß Handelserfolge nicht nur von Gottes Hilfe, sondern auch vom persönlichen Einsatz abhängen: *Darmit sy ich nicht gebahren, ich hebbe idt myt der hulpe gotts erworuen, vnd myt minem vngemake* (388, 5: *I was not born with that; I obtained it by the grace of god and by my own effort*).

Derartige Bemerkungen grenzen an allgemeinere Lebensweisheiten, die in den „Handelsgesprächen“, auf die sich unsere Analyse stützt¹⁴, höchstens eine Nebenrolle spielen. Die Reflexion von Wirtschaftsfragen begünstigte hier eine Lebensphilosophie, die sich zu der Annahme *wann wy hedden eynen gelouen, wuchte vnd mahte recht, vnd guedt geldt, so stundt itt woll in aller weldt* (445, 2: *If we had one faith, right weights and measures and good money, then it would go well in the world*) versteigen konnte, meistens aber auf Nüchternheit setzte: *Midt sinnen vor-sammeldt men gudt tho hope sunder sinne vorlust men idt* (386, 3: *With sense one amasses wealth, with lack of sense one loses it*). Zweifellos kreiste das sprachliche Gebaren des Kaufmannes und Fernhändlers auch auf dieser Ebene um Vorsicht und Geschicklichkeit, es schloß aber Wahrheitsliebe und die Bereitschaft, Wahrheit bisweilen entschieden zu vertreten, nicht aus. *Segge de waarheid und fruchte nemandt* (386,6: *Speak the truth and fear no one*) steht für diese Haltung ebenso wie das Bekenntnis: *De warheit vnd geloue iß de lichte sunne. Russ: Pravda da vera svetlee sonca* (388, 1: ... *Truth and faith are the bright sun*).

¹⁴ Vgl. Anm. 2. Ein gesonderter Abschnitt mit Sprichwörtern, Rätseln und Redewendungen findet sich auf fol. 469-494 des Handbuchs.

Die Beispiele machen deutlich, daß sich der im Rahmen des Handbuchs überlieferte Sprachführer für Kaufleute gerade wegen seiner Praxisorientierung nicht eignet, „Fremdbilder“ zu enthüllen. Die Funktion der Gesprächstexte bestand ja darin, deutsche Fernhändler zu befähigen, die russische Sprache vor Ort zweckgerecht einzusetzen und das russische Gegenüber zu verstehen. So bietet uns Fonnes Gesprächsbuch für Kaufleute ein historisches Kommunikationssystem, einen „common stock of conceptions“¹⁵, dessen sprachlicher Fundus als Produkt einer über Jahrhunderte sich erstreckenden kooperativen Leistung zu begreifen ist.¹⁶ Wenn die Textelemente beiden Einzugsbereichen, dem Russischen wie dem Niederdeutschen, zurechenbar sind, so erklärt das für sich genommen noch nicht die Abwesenheit diskriminierender Anspielungen in den Gesprächsvorgaben.

Darin nämlich unterscheidet sich die auf das Marktgeschehen bezogene Sprache der „commercial conversations“ von anderen Teilen des durch Fonne überlieferten Handbuchs, die hier im engeren Sinne nicht zur Debatte stehen. Wie wir sahen, zeichnet das den gesamten Band einleitende Gebet in traditioneller Manier ein potentiell kritisches Bild der fremden Partner.¹⁷ In der folgenden, gedichtmäßig verfaßten Passage aber (fol. 14), die sich auf den Umgang mit russischen Herbergleuten bezieht, steigert sich der distanzierende Ton zur Verachtung. Wenn man dagegen in Fonnes „Handelsgesprächen“ auf akzentuiert herabsetzende Wortfolgen überhaupt nicht stößt, so ist das kein Zufall. Eindeutig handelt es sich hier um eine redaktionelle Maßnahme, eine ebenfalls traditionell begründete Sprachregelung im Dienst des Marktfriedens. Demgemäß findet sich am Anfang des Gesprächsbuchs lediglich der Hinweis auf die Absicht, *tho schriuen wo de dutschen behouen mytt den rußen tho koepslagen* (273,1: to write how the Germans should trade with the Russians). Dieser Zielsetzung fehlt jeder wertende Akzent. Entsprechend tauchen in den knapp tausend Texteinheiten der Unterlage, wie gesagt, keine Vorgaben auf, die ethnische Abgrenzung, religiöse Distanzierung oder gar „Feindbilder“ begünstigen könnten.

Es besteht kein Zweifel, daß Fonnes Sprachführer unserem Bemühen, Einsichten in die soziale Atmosphäre der kontinuierlichen Begegnung russischen und deutscher Kaufleute auf russischen Märkten des Spätmittelalters und der frühen Neuzeit zu gewinnen, durchaus entgegenkommt. Mit einer annähernd systematischen, tabellarisch faßbaren und an Beispielen erläuterten Inhaltsanalyse (content analysis) erfolgte eine Kategorisierung der von Fonne überlieferten Gesprächswendungen nach Merkmalen, die sich an der genannten Fragestellung orientieren, ohne Ergebnisse vorwegzunehmen. Daß gut ein Drittel des Angebots für Kaufmannsgespräche über rein technisch relevante Aussagen hinausgeht, deutet auf ein erhebliches Gewicht der sozialen Kommunikation im kommerziellen Verkehr.

¹⁵ WHORF, (wie Anm. 10), S. 36.

¹⁶ Vgl. A.L. CHOROŠKEVIČ, Iz istorii rusko-nemeckich torgovych i kulturnych svjazej načala XVII v. [k izdaniju slovarja Tonni Fenne], in: *Meždunarodnye svjazi Rossii v XVII-XVIII vv.*, Moskau 1966, S. 35-57.

¹⁷ Vgl. Anm. 13.

An der auf das Marktgeschehen zugeschnittenen intelligenten, farbigen Sprache überrascht die Spannweite der Nuancierung. Die Vielzahl belehrender Gesprächselemente, die in der vorstehenden Analyse zutage trat, könnte das Verhandlungsklima spürbar geprägt haben. Formulierungen dieser Art lenkten den Blick auf gemeinsame Maßstäbe und Interessen. Bei Wahrung einer gewissen Distanz konnten sie in kritischen Momenten vermittelnd wirken. Die lehrhafte Komponente steigerte die Flexibilität der Kommunikation auf nachvollziehbare Weise. Sie war geeignet, die Konfliktfähigkeit der Handelspartner im positiven Sinn zu fördern. Dem gleichen Ziel entsprach ein verbales Angebot, das auf Marktgeschrei verzichtete, sich der Schwüre und Flüche enthielt und die Beachtung rechtlicher Normen stützte. Der zivilisierende Effekt dieser didaktischen Orientierung steht außer Frage.

Die so gebändigte Sprache erinnert damit auch an die Funktion des Gesprächsführers als Lehrbuch für den Nachwuchs des Fernhändlers. Nicht „Alltagssprache“, wie wir gern unterstellten, bietet Fonnes Buch. Aber schon seine „Nähe zur gesprochenen Sprache“¹⁸ macht es, wie die Rostocker Linguistik unterstreicht, zu einer historisch wie sprachhistorisch einzigartigen Quelle.

¹⁸ H.J. GERNENTZ; T. KOROL; I. RÖSLER, Das Gesprächsbuch des Tönnies Fenne in seinem sprach- und gesellschaftshistorischen Umfeld, in: Untersuchungen zum russisch-niederdeutschen Gesprächsbuch des Tönnies Fenne, Pskov 1607, hg. v. H.J. GERNENTZ, Berlin 1988, S. 13-86, hier S. 20.

Der Kathedralbautyp in ostseeländischen Hansestädten

NIKOLAUS ZASKE

Das Kunstwerk als sekundäre Geschichtsquelle auszuschöpfen, ist dem Historiker geläufig. Ebenso rechnet er mit Ergebnissen, die von der Mentalitätsforschung dem Kunstwerk abgewonnen werden. Diese vornehmlich von speziellen Interessen der Geschichts- und Kulturwissenschaft geleiteten Verfahren sind, obgleich sie den komplexen ästhetischen und ideellen Gehalt des Kunstwerkes aufspalten und sein Wesen ignorieren, durchaus legitim. Denn es ist ein Gestaltganzes, dessen Aussage sich erst „in seiner anschaulichen Formulierung konstituiert.“ (Günther Bindig). Uns geht es um den „Gestaltungssinn“. Karl Mannheim, der diesen Begriff einbrachte, und Erwin Panofsky, der ihn aufnahm, beschreiben den Sachverhalt, der damit bezeichnet werden soll, wie folgt: Uns scheint „den Hervorbringungen der Kunst über ihren Phänomensinn und über ihren Bedeutungssinn hinaus ein letzter wesensmäßiger Gehalt zugrunde zu liegen: Die ungewollte und unbewußte Selbstoffenbarung eines grundsätzlichen Verhaltens zur Welt ... und wie die Größe einer künstlerischen Leistung letzten Endes davon abhängig ist, welches Quantum von 'Weltanschauungsenergie' in die gestaltete Materie hineingeleitet worden ist und aus ihr auf den Betrachter hinüberstrahlt ... - so ist es auch die höchste Aufgabe der Interpretation, in jene Schicht des 'Wesenssinnes' einzudringen. Sie hat dann erst ihr eigentliches Ziel erreicht, wenn sie die Gesamtheit der Wirkungsmomente (also nicht nur das Gegenständliche und Ikonographische, sondern auch die rein 'formalen' Faktoren ...) als Dokumente erfaßt und aufgewiesen hat.“¹ Es wäre anmaßend zu behaupten, diesem Anspruch voll genügen zu können; doch sei mit dem Panofsky-Zitat die Richtung angezeigt, in welche unser Bemühen vorzudringen sucht.

Bekanntlich bildet die mittelalterliche Kirchenarchitektur allgemeingültige Ideen und Seinszustände nicht nur ab, sondern vergegenständlicht sie. Sie schafft objektive Situationen, erfüllt ideologische und praktische Gesellschaftsfunktionen, ist Ausdruck und Realisation bestimmter geschichtlicher Verhältnisse, Modell der erfahrenen und erdachten Welt sowie Instrument, um sie zu bewältigen. So sind die Pfarrkirchen ostseeländischer Hansestädte kommunale Selbstzeugnisse, die das städtische Bewußtsein denkmalhaft darstellen und als materielles Objekt veranschaulichen.

¹ E. PANOFSKY, Aufsätze zu Grundfragen der Kunstwissenschaft, Berlin 1985, S. 93 f.

Das alles trifft in besonderer Weise auf den gotischen Kathedralbau zu, und weil ostseeländische Hansestädte diesen Typ aufnahmen, ist es aufschlußreich, nach dessen Erscheinung und Sinngehalt in seinem französischen Ursprungsland zu fragen. Seine vorbildhafte Ausprägung kam durch die Initiative des Abtes Suger von Saint-Denis um 1140 zustande. Die Genialität dieses im Dienst des französischen Königs tätigen Mannes ließ nahe Paris eine Abteikirche entstehen, mit der gestaltungsgeschichtlich das gotische Architektursystem und der gotische Kathedralbau einsetzten. Ihr Bestimmungszweck war es, der Begräbnisstätte für die Mitglieder des Königshauses, einem bevorzugten Wallfahrtsort, dem „Schrein“ für die Königsinsignien bauliche Würde zu verleihen. Georges Duby umschreibt die Bedeutung von Saint-Denis so: „Suger war ein Jünger des hl. Benedikt und hat eine Klosterkirche erbaut, vielleicht die städtischste von allen. Auf diesem Wege folgten ihm die Bischöfe, die Hirten der wieder im Aufstieg begriffenen Städte ... Eine natürliche Abkunft also: die Macht des gesalbten Königs nämlich, deren Idee gerade Suger vertrat, beruht weniger auf der feudalen Hierarchie, deren Grundsätze er festgelegt hatte, als auf der Kirche: für den König waren die Bischöfe, wie zur Zeit der Kaiser Ludwigs des Frommen und Karls des Kahlen, die wahren Pfeiler des Königtums. Andererseits muß man den Übergang der künstlerischen Initiative von Saint-Denis auf die Kathedralen mit der tiefen Wandlung der gesellschaftlichen Verhältnisse verbunden und von der großen Entwicklung der Städte Nordgalliens getragen sehen.“² Die Konzeption der Kathedralgestalt zielte darauf ab, königlich-staatpolitische und bischöflich-klerikale Vorstellungen architektonisch zu manifestieren, und das im kalkulierten Bezug auf die Stadt. Duby betont: „Der Bestimmung nach ist die Kathedrale die Kirche des Bischofs, also der Stadt, und in der Kunst der Kathedralen findet, vor allem in Europa, das Wiederaufblühen der Städte ihren Ausdruck.“³ Ebenso gilt sein Satz: „In der Tat bestätigt sich im Europa der Kathedralen die Macht der Könige ...“⁴

Die gesamte Darstellungsfülle und den ganzen Gestaltungsreichtum der französischen Kathedralgotik vorzustellen - darunter die Prachtbauten zu Paris, Chartres, Laon, Reims, Soissons, Le Man, Amiens - ist hier unmöglich. Erwähnt werden muß jedoch die neue „Theologie der Erleuchtung“: „das göttliche Licht, das gleichzeitig Gott selbst und der Träger der Vereinigung der Seele und Gottes ist, sollte dieses Königreich, das die Kathedrale ist, völlig erfüllen.“⁵

Georges Duby charakterisiert bündig die beiden Brennpunkte der architektonischen Stimulation, das religiös legitimierte Königtum und die Stadt. Damit wird die Frage brisant, wieso führende Hansestädte den Kathedraltyp übernahmen, obwohl ihnen das königliche und das bischöfliche Ingenium fehlten. Da die Kathedralgestalt vom 12. bis zum 14. Jh. die höchste offizielle Rang- und Würdeformel des Bauwesens war, ausgestattet mit superioren Symbolwerten, erscheint der Zugriff ostseeländischer Hansestädte auf sie wie eine Annaßung. Sich der Kathedrale

² G. DUBY, *Das Europa der Kathedralen*, Genf 1966, S. 35.

³ A.a.O., S. 7.

⁴ Ebd.

⁵ A.a.O., S. 55.

zu bemächtigen hieß, deren Bedeutung anzueignen, die bürgerliche Hansestadt in den Rang einer Königs- und Bischofsstadt zu erheben. Denn keine dieser Handelsstädte wollte sich auf solche Weise tatsächlich zu König und Bischof bekennen, keine beabsichtigte etwa, damit Patronatsherrschaften zu huldigen.

Den gotischen Kathedraltyp treffen wir in Lübeck, Stralsund, Rostock, Wismar, Wolgast, Riga und Malmö als Pfarrkirche an, als Bischofs- oder Zisterzienserkirche in Lübeck, Schwerin, Doberan, Dargun und Bützow.⁶ Daß Bischöfe und Zisterzienseräbte ihn förderten, verwundert nicht, daß aber die Bürgerschaft ihn wählte, erklärt sich doch nicht einfach aus einem zwanghaften Nachahmungsmechanismus. Seit der zweiten Hälfte des 13. Jh.s wurde der Ostseeraum zur verhältnismäßig dichten Kathedrallandschaft, zur zweiten neben der französischen, während das übrige Deutschland diesen Bautyp nur vereinzelt aufnahm. Die Kathedrale war zeitweise sozusagen das Emblem der respektablen Hansestadt.

Die Entwicklung zu jener außerordentlichen Architektursituation begann gleichzeitig in Lübeck und Stralsund bald nach 1250. Man hat oft die gotische Marienkirche in Lübeck zum Mutterbau aller anderen Kirchen dieses Typs erklärt, einschließlich der Stralsunder Nikolaikirche. Doch lehrt die Bauanalyse, daß St. Marien zu Lübeck und St. Nikolai zu Stralsund zwei verschiedene, gegeneinander selbständige Gestaltungssysteme verkörpern. Im Augenblick wird diskutiert, ob in Lübeck der Dom früher als die Marienkirche angelegt und ob diese vielleicht erst um 1270, nicht um 1260 begonnen wurde.⁷ Die Antwort auf diese Frage ist wichtig, denn sie entscheidet darüber, von wem in Lübeck der Anstoß zum Kathedralbau ausging. Hat der bürgerschaftliche Bauherr den bischöflichen lediglich nachgeahmt, so gewinnt die Kathedralgestalt der Lübecker Marienkirche eine andere Bedeutung als in dem Fall, da sie gleichzeitig mit dem Dom oder womöglich vor ihm konzipiert worden ist. Lassen wir dieses Problem hier auf sich beruhen.

Der Grundriß des Lübecker Marienbaus zeichnet nicht die Vollfigur eines Umgangschores mit fünf vorspringenden Polygonkapellen nach, sondern deren reduzierte Fassung, bei der ausnahmsweise die westlichsten Chorkapellen den Seitenschiffsbahnen eingebunden bleiben. Dieses Schema hat keine unmittelbare Nachahmung gefunden. Doch sonst sind die Hauptmerkmale backsteingotischer Choranlagen, wie sie alle normativen Formulierungen dieses Typs an sich tragen, auch bei St. Marien vorhanden. Die Gewölbe der Umgangssektoren und der ihnen vorgelagerten Kapellen vereinigt - nach dem Vorbild der Kathedrale in Soissons - jeweils nur ein Schlußstein zur übergreifenden Rippendecke. Umgangschor und Kapelle verschmelzen dadurch zu einem einzigen, differenzierten Raumkompartiment. Infolge der erwähnten Verschmelzung und der Tiefendehnung jener Kompartimente scheinen die sechsteiligen Raumzellen den fünfseitigen Binnenchor zu umstehen, nicht zu umlaufen. Anstatt der früheren Dynamik, des Bewegungszuges, herrscht Reihung, bilden sich von den Schlußsteinen zentrierte Ruhesphären. Auch der Hochschiffswand ist die ursprüngliche Dynamik ausgetrieben. Anstatt des

⁶ Vgl. N. ZASKE; R. ZASKE, *Kunst in Hansestädten*, Leipzig 1985.

⁷ M. HASSE, *Die Marienkirche zu Lübeck*, München-Berlin 1983; H.-J. KUNST, *Die Marienkirche in Lübeck*, Worms 1986.

sprunghaften Anstiegs der schmalen Jochbahnen in drei Phasen, wie es das französische Normalmuster mit Triforium vorsieht, stehen zwei augenscheinlich gleich hohe Bogenfelder „gestapelt“ übereinander. Wieder sind die Bewegungskräfte und damit die irrationalen Imponderabilien zurückgenommen zugunsten einfacher, praktischer Vernunft einleuchtender Verhältnisse.

Unser knapper Einblick in die Kathedralbauentwicklung kann nicht stilistische und morphologische Besonderheiten registrieren.⁸ Soviel sei indes vermerkt: Das französische Skelettgefüge, bei dem die Mauern nur Füllwände sind und das Gerüst aus Pfeilern, Diensten und Rippen die architektonische Struktur dominiert, ersetzt die Lübecker Marienkirche, und nicht nur sie, durch ein Wandrahmenwerk. Arkaden, Pfeiler, Obergadennischen wirken wie Wandausschnitte. Obschon das Prinzip der Diaphanie mitspricht, fehlen doch die Lichtmystik und Spiritualität der französischen und westdeutschen Kathedralbauten. Die Entmaterialisierung der Mauersubstanz, wie sie jenen eigen ist, greift in den Bauten der Hansestädte nicht durch. Ihre Erscheinung resultiert keineswegs aus der schwächlichen Übersetzung hausteingotischer Konzeptionen in die Technik des Backsteinbaus, vielmehr bringt sie ein eigenes, von Sachlichkeit und Utilität bestimmtes Programm zum Ausdruck, das eine andere Weltanschauung, eine andere Mentalität thematisiert als das bischöfliche Baudenkmal, nämlich die stadtbürgerliche. Sie aus dem Architektur- bild ikonographisch-semantic zu erschließen, ist hier keine Gelegenheit. Georg Dehio hat das Wesen der Backsteingotik in ihrer Konzentration auf das rein Achitektonische, auf die in den historischen Baumodellen enthaltenen Kernformationen gefunden. Damit meint er, ähnlich wie wir, eine pragmatische, kaufmännisch-patrizische Realitätsgesinnung.

Die Okkupation des Kathedraltyps nach den pfarrkirchlichen Bedürfnissen der autonomen Bürgerstadt wird an St. Nikolai zu Stralsund offenkundig. Wir wissen, daß in ihr *burspraken* verlesen, Urkunden ausgestellt, Verträge abgeschlossen wurden. Von den Chorungangskapellen, die eigentlich, weil Bestandteil des Sanktuariums, mit besonderer Würde ausgezeichnet waren, gehörte eine den Gewandschneidern. Die übrigen werden ähnlich besetzt gewesen sein, so daß um das Chorhaupt die arrivierten Bürgergruppen ihre Stammplätze hatten, nicht Domherrn oder der Klerus. Es ist schon amüsant zu erfahren, daß sich die Gewandschneider beschwerten, der Gottesdienst störe sie bei ihren durchaus weltlichen Geschäften in der Umgangskapelle, weshalb sie den Einsturz von St. Marien um 1400 zum Anlaß nahmen, diese Kirche völlig neu errichten zu lassen, damit sie dort ihren Altar und ihr Gestühl aufstellen konnten.

Der Grundriß von St. Nikolai zu Stralsund bietet die erste Vollform des pfarrkirchlichen Kathedralchors im hansischen Ostseeraum.⁹ Alle fünf Umgangskapellen sind, anders als bei St. Marien zu Lübeck, voll ausgebildet. Im Vergleich mit

⁸ Vgl. N. ZASKE, Stiltypik der bürgerlich-gotischen Backsteinkathedrale in Stil und Gesellschaft, hg. v. F. MÖBIUS, (Fundus-Bücher 89/90), Dresden 1984, S. 338 ff.

⁹ Zur Baugeschichte: N. ZASKE, Die gotischen Kirchen Stralsunds und ihre Kunstwerke, Berlin 1964; DERS., Erinnerung an die Nikolaikirche zu Stralsund, in: Romantik und Gegenwart. Festschrift für J. Chr. JENSEN, hg. v. N. BISCHOFF, Köln 1988, S. 251 ff.

der Lübecker Kirche fallen die viellinigen, an der französischen Gotik geschulten Bündelpfeiler von St. Nikolai auf. Das Langhaus nimmt den schlichten, vorher von Zisterziensern und den Bettelorden verwendeten Achteckpfeiler als katedralwürdiges Motiv auf. Diese Lösung hat Schule gemacht, während der Stralsunder Bündelpfeiler keine unmittelbare Nachfolge fand. Sowohl im Chor wie im Langhaus unterscheidet sich die Arkaden- von der Gadenzone, die Gadenzone selbst verläuft annähernd gleichförmig. Auf solche Weise wird Spannung und Verbindung geschaffen, ein kompliziertes System wechselnder Architekturbilder. Die Kapitele der Binnenschlußpfeiler tragen Symbolfiguren - Tiere, Phantasiewesen, Blattwerk - die auf das himmlische Paradies verweisen. In diesem Umkreis hatten also die Gewandschneider ihr Gestühl. An den Pfeilern des Langhauses erscheinen Vertreter der Gewerke und Stände, gemäß der Absicht, diese Partie des Innenraumes direkt als bürgerliche Festhalle zu kennzeichnen. Beiden pfarrkirchlichen Katedralanlagen, der Lübecker und der Stralsunder, fehlt das Querhaus. Seine Funktion, Priesterhaus und Laienhaus voneinander zu trennen, war nicht gefragt, vielmehr lag der Gestaltungsakzent auf der architektonischen Einheit des Kirchenleibes.

Die Hochwände beider Kirchenchöre umzieht über den Arkaden ein Laufgang. Nur der Stralsunder Chor führt ihn innen an den Kapellen- und Langwänden. Die differenzierte Struktur dieser Wände mit den Erdgeschoßnischen und Laufgangssäulchen korrespondiert mit den vierteiligen Bündelpfeilern. Der durch Säulen ausgezeichnete Laufgang, die Aufteilung der Wandstreifen zwischen den Strebpfeilern und die plastische Relieferung der Wand erinnern an den Naumburger Westchor. Abhängigkeit zwischen Naumburg und Stralsund hat wohl nicht bestanden. Der Bezugspunkt beider Wandausstattungen sind etwa die Seitenschiffe der Kathedrale zu Reims und deren Marienkapelle am Chor. Gleich den maßgeblichen Kathedralen Nordfrankreichs haben St. Marien zu Lübeck und St. Nikolai zu Stralsund mächtige Doppelturmfronten, allerdings ohne die katedraltypischen Portalanlagen.

Wir haben eine Reihe von reduktiven Besonderheiten angeführt, die einander ergänzen und programmatischen Charakter tragen. Dieser wird auch im Zusammenhang mit den örtlichen Entstehungsbedingungen der Kirchen diskutabel. Die Baugeschichten der beiden Basiliken ähneln sich. Beiden gingen Hallenbauten von beträchtlichen Ausmaßen voraus, die etwa zwischen 1250 und 1260 zustandekamen, aber um 1260/1270 noch nicht völlig vollendet waren. Daß in beiden Fällen unvollendete Kirchen plötzlich eingerissen wurden, um durch kathedrale Basiliken ersetzt zu werden, zeugt sowohl von der gewaltigen Leistungskraft der Bauherren als auch von zwingenden Gründen, den Architekturtyp zu wechseln, ohne Rücksicht auf den Aufwand an Geld, Material und Arbeit. Übrigens wäre es lohnend, über den Sachverhalt nachzudenken, daß erhebliche Geldmengen ästhetisch vergegenständlicht wurden. Die Hallenbauten St. Marien zu Lübeck und St. Nikolai zu Stralsund hätten gewiß für die religiösen Belange der Kirchengemeinden ausgereicht. Ein Stilumschwung, der Anlaß für Neubauten gewesen sein könnte, hatte nicht stattgefunden; ebensowenig ein Umbruch der religiösen Anschauungen. Vielmehr dürfte der schnelle Austausch kaum fertiger durch neue Architekturen in Beziehung zum Wandel der innenpolitischen Stadtverhältnisse und dem Zuwachs

an wirtschaftlicher Geltung erfolgt sein. Konrad Fritze hat für Stralsund konstatiert, daß ab etwa 1250 die Ratsherren nach ihren Amtsgeschäften nicht mehr in die Reihen der Bürgerschaft zurücktraten, sondern gewissermaßen eine Institution, den ständigen Rat, bildeten. Dieser Vorgang ist im Kontext der allgemeinen Veränderung des sozio-kulturellen Lebensgrundes und des geistigen Klimas zu sehen, das jene Schichten bestimmten, aus denen das Patriziat hervorging. Das Patriziat, das die städtische Bauhoheit ausübte und die Wahl des Bautyps entschied, muß, wie das Verständnis für die Kathedralidee beweist, zu einer, nennen wir es aristokratisierten Selbstreflexion gefunden haben. Wegen ihrer einfachen, die Bedeutungssphären egalisierenden Gesamtform deckte die chorlose Halle das neue Repräsentationsverlangen der führenden Bürgerschicht nicht mehr ab, wohl aber die Kathedralgestalt mit ihrem königlich-bischöflichen Assoziationshof. Dieselbe Gesinnung drängte auch zur Reduktion komplizierter Architektursysteme auf ihre Grundmuster. Zweigeschossigkeit, Flächenkontinuum, Wandrahmenwerk und damit kontrollierbare Stabilität und relative Materialität: das sind Indizien für einen im Stilkreis der Gotik möglichen „Realismus“. Fritz Rörig charakterisierte die Haltung des hansischen Fernhändlers mit dem Begriff der Rechenhaftigkeit und hebt so die rationale Beziehung des Kaufmanns zur Umwelt ins Blickfeld.

Alle eingangs genannten Backsteinkirchen, obschon jede von ihnen volle Aufmerksamkeit verdiente, brauchen wir bei unserer Zielstellung nicht zu besprechen. Wismar leistete sich zwei kathedrale Pfarrkirchen. Hier ist der Achteckpfeiler, kombiniert mit dem Stralsunder Motiv des Bündelpfeilers, in den Chor vorgedrungen. Die Massigkeit der Pfeiler und die gedämpfte Beleuchtung, das „Ausglätten“ der Chorumgangswand durch Verschleifen der Kapellenansätze und die entschiedene Körperlichkeit der Gesamterscheinung tragen zur weiteren versachlichen Formklärung bei. Diese Bemerkungen sollen anzeigen, daß sich im Ostseegebiet eine konsequente Eigenentwicklung des Kathedraltyps vollzog.

Es wäre wert zu wissen, woher die Baumeister kamen. Wer erdachte die Baukonzeption, an denen andernorts das Bischofsamt, der Klerus und feudalherrliche Instanzen beteiligt waren? Nicht der Backstein und die Technologie seiner Verarbeitung prägten Gestaltungsausdruck und Stil, sondern ein komplexes Programm veranlaßte zum Bauen und bedingte die architektonischen Formulierungen. Sein Initiator kann nur der städtische Rat gewesen sein, wer ihn auch immer beraten haben mag. Was für die Lübecker Marienkirche unwahrscheinlich ist, nämlich, daß sie Ratskirche war, dürfte für die Stralsunder Nikolaikirche durchaus zutreffen. Dieser Unterschied hat jedoch auf die Typenwahl und Bauausführung keinen entscheidenden Einfluß ausgeübt. Offenbar war nicht das Patronat, sondern die gesellschaftspolitische Position und Ideologie des Bauherrn ausschlaggebend. Welche schöpferischen Potenzen sich daraus speisten, beweist der Umstand, daß es für Lübecks Marien- und Stralsunds Nikolaikirche keine direkten Gesamtvorbilder gab und die Nachfolgebauten ihre Anregungen aus der norddeutschen Tradition empfangen. In der Kontroverse um die Insistenz einer „Hansekunst“ sollte diese gestalterische Energie eine Rolle spielen.

Nicht nur die Wismarer, auch die Stralsunder errichteten zwei kathedrale Pfarrkirchen. Diese Bauidee erfüllte, wenngleich modifiziert, über anderthalb Jahrhun-

derte stadtbürgerliche Repräsentationswünsche. Sie war, aus ihrem französischen Geltungskreis herausgelöst, vielfältig ausdrucksfähig geworden, ohne ihren Grundgehalt einzubüßen. St. Marien zu Stralsund verlieh der Kathedralidee am Ende des 14. Jh.s spätgotische Sinnfälligkeit.¹⁰ Den Übergang vom hochgotischen zum spätgotischen Architektursystem vollzog die Backsteinbaukunst fließend, da sie seit dem 13. Jh. durchgehend von derselben Kulturbasis, dem städtischen Bürgertum, getragen wurde und die spätgotische Neigung, den Grundriß, die Bau- und Raumform zu vereinfachen sowie die Wandhaftigkeit zu betonen, längst geteilt hatte. Stereometrische Eindeutigkeit, kubische Geschlossenheit und plastische Klarheit steigern den Baukörper St. Mariens zum kolossalen, auf Überwältigung abzielenden Massiv: Er ist eine stadtbürgerliche Kirchenburg. Organisiert und finanziert wurde ihr Entstehen von den Gewandschneidern.

Im Unterschied zu anderen Kirchen dieses Typs rings um die Ostsee hat Stralsunds St. Marien, gleich den Domen zu Köln, Schwerin und den französischen Bischofskathedralen, ein dreischiffiges Querhaus mit Vierung. Damit ist die Vollform der Normalkathedrale erfüllt. In der Vierung soll das Gestühl der Gewandschneider gestanden haben. Vor dem Langhaus erhebt sich westwärts ein mächtiger Turmkomplex. Unabweisbar sind für ihn Anklänge an das karolingisch-ottonische „Westwerk“, das als feudalherrliche Eigenkirche angesprochen worden ist. Welche andere Erklärung für diese gewaltige Baugestalt als die allerdings berechnete Insolenz einer Hansestadt nach dem Sieg über Dänemark und ihrem wirtschaftlichen Aufschwung böte sich an, solange keine besondere kirchliche Nutzung ersichtlich ist und die geläufige Architekturikonologie schwerlich weiterhilft? Verzichtet ist auf jene der Spätgotik mögliche Schmuckfreude, den malerischen Aufklang. Die Ecken der Umgangswand durchschneiden die Fenster - eine ungewöhnliche, geradezu technizistische Lösung. Wie außen, so ist innen die Architektur karg und auf elementare Formen präzisiert. Das durch seine Monumentalität nahezu übermächtige Architekturbild trägt die laizistischen Züge des Kaufmannsgeistes und thematisiert auch profane Geltungsansprüche. Indem St. Marien nochmal das Kathedralmodell darbot, wurde auf St. Nikolai Bezug genommen und damit die geschichtliche Kontinuität des Gemeinwesens sowie dessen Entwicklung vergegenwärtigt. Die Marienkirche nahm den Charakter eines kommunalen Denkmals an; die sakrale Symbolik büßte ihre spezifische Aussage ein. Dafür traten Sinnfiguren hervor, die allgemeinere, profane Vorstellungen reflektierten. Die Hansestädte des wendischen Quartiers und einige ihrer Partner hatten mit ihren Pfarrkirchen vom Kathedraltyp deutlich ihre Zusammengehörigkeit und ihren Ranganspruch bekundet. Sie schufen im Ostseeraum eine „Kathedralprovinz“. Die Phantasie, der geistige Horizont, das Reaktionsniveau des bürgerlichen Bauherrn befähigte zu imposanten wie originellen Gestaltungen.

¹⁰ N. ZASKE, *Gotische Backsteinkirchen Norddeutschlands*, 2. Aufl., Leipzig 1970, S. 103 ff.

Der Hafen zur Hansezeit als ökonomisch-technisches und soziales Ensemble

KONRAD FRITZE †

Zum Begriff „Hanse“ gehören in der landläufigen Vorstellung Hansekoggen - was auch immer darunter verstanden wird - ebenso wie Seehäfen mit lebhaftem Verkehrsgetriebe und einem Mastenwald von großen Segelschiffen. Solche Assoziationen entsprechen zwar durchaus auch hansischer Realität, erfassen jedoch nur einen Ausschnitt von ihr, der keineswegs ohne weiteres verallgemeinerungsfähig ist: Weder wurde hansisches Handelsgut ausschließlich auf Großschiffen über See transportiert, noch verfügten alle der Hanse angehörenden Städte über Häfen, die derartige Wasserfahrzeuge hätten anlaufen können. Nur sehr wenige Hansestädte hatten die See direkt vor den Stadttoren - wie etwa Wismar, Stralsund, Wisby und Reval. Die meisten lagen an größeren Strömen oder kleineren Flüssen, wobei diejenigen, die dem Zugang zum Meer am nächsten waren, vor weiter flußaufwärts gelegenen Städten in der Regel bedeutende Vorteile hatten. Schließlich gab es im Binnenland nicht wenige Hansestädte, die über gar keinen unmittelbaren Anschluß an die Seehandelswege verfügten.

Aus diesem Sachverhalt resultiert die Notwendigkeit, bei der Behandlung des Themas „Hansische Häfen“ die Aufmerksamkeit eben nicht nur auf Seeschifffahrt und Seehäfen, sondern gleichermaßen auf Flußschifffahrt und Flußhäfen zu richten - und das insbesondere auch deshalb, weil die Bedeutung letzterer für das hansische Handelssystem immer wieder erheblich unterbewertet wurde.¹ Der von Friedrich Bruns und Hugo Weczerka erarbeitete Atlas der hansischen Handelsstraßen ist gewiß ein ganz außerordentlich verdienstvolles Werk, aber er kann auch zu einer entstellten, weil unvollständigen Sicht des hansischen Verkehrsnetzes verführen, indem er Wasserstraßen nur verzeichnet, „sofern sie Verbindungsstücke von Landstraßen waren“², d.h. Flüsse weitestgehend als hansische Transportwege außer Betracht läßt. Inwieweit eine solche Sicht an der Realität der Hansezeit vorbeigeht, wird später noch genauer zu verdeutlichen sein.

¹ G. THEUERKAUF, Hamburg und der Elbhandel im Mittelalter, in: Stadt und Hafen. Hamburger Beiträge zur Geschichte von Handel und Schifffahrt, hg. v. J. ELLERMEYER; R. POSTEL, (Arbeitshefte zur Denkmalspflege in Hamburg Nr. 8), Hamburg 1986, S. 38.

² F. BRUNS; H. WECZERKA, Hansische Handelsstraßen. Atlas (QDHansGesch, N.F., Bd. 13, Teil 1), Köln-Graz 1962, S. VIII.

Viele - wenngleich auch nicht alle - Hansestädte hatten gewissermaßen zwei Brennpunkte ihres Wirtschaftslebens: den Markt und den Hafen. Der Markt war zwar nicht ausschließlich, aber doch in der Regel hauptsächlich das Zentrum des Lokalhandels. Ihm kam deshalb für einen großen Teil der städtischen Handwerker und Kleinhändler sowie für die umwohnende Landbevölkerung die vorrangige Bedeutung zu. Anders verhielt es sich mit dem Hafen. Er war für viele Städte die wesentlichste Kontaktstelle für ihre Teilnahme am Fernhandel und deshalb insbesondere für die Großkaufleute oft bedeutend wichtiger als der Markt. Dieser Gesichtspunkt spielte mit Sicherheit schon in der Gründungszeit der hochmittelalterlichen Städte im ostelbischen Raum eine gewichtige Rolle. Viele Stadtgründungen erfolgten hier unter maßgeblicher Beteiligung von Fernhändlern. Wir dürfen daher mit ziemlicher Gewißheit annehmen, daß die natürlichen Voraussetzungen zur Anlage eines guten Hafens einer der wichtigsten Gesichtspunkte bei der Gründung zahlreicher Städte war, der von deren Initiatoren berücksichtigt wurde. Den Häfen, bzw. der Möglichkeit zur Schaffung von solchen, kam also hier sogar eine wesentliche städtebildende Funktion zu.

Was aber war unter damaligen Bedingungen ein geeigneter Ort für einen „guten“ Hafen?

Die größten Vorteile schien auf den ersten Blick der direkt an der Meeresküste gelegene Hafen zu bieten: Er hatte einen unmittelbaren Zugang zu den Seehandelswegen und wurde durch das gravierendste Problem aller Häfen, die Versandung der Zufahrtswege, noch am wenigsten belastet. Dafür war er aber der Gefahr überraschender feindlicher Angriffe am stärksten ausgesetzt. In hansischer Zeit bietet hierfür die Geschichte Stralsunds einprägsame Beispiele. Zweimal wurde die Stadt durch plötzliche Überfälle von der Seeseite her schwer heimgesucht: 1249 durch eine Lübecker Flotte und 1429 durch einen Handstreich dänischer Seestreitkräfte.³

Häfen von Städten, die mehr oder weniger weit von der Küste abgesetzt an Flußläufen entstanden, waren vor derartigen Überraschungsangriffen natürlich sicherer. Dieser Vorteil wurde noch wesentlich vermehrt, wenn einer Stadt ihre Lage an einem großen Fluß ein weites Hinterland eröffnete, wie das etwa bei Köln, Bremen, Hamburg, Stettin, Danzig und Riga der Fall war. Allerdings standen solchen Vorzügen dann wieder andere Nachteile und Risiken gegenüber: Die Anschlußwege an die Seehandelsrouten waren länger, die Gefahr der Versandung von Zufahrt und Hafenbecken war oft größer und schließlich konnten diese Häfen durch Feinde auch leichter blockiert werden. So haben z.B. Hamburg⁴ und Rostock⁵ lange und zäh um die Sicherung der Zufahrten zu ihren Häfen gegen Anschläge feudaler Potentaten ringen müssen, und selbst Lübeck, der Vorort der Han-

³ Geschichte der Stadt Stralsund. Im Auftrag des Rates der Stadt Stralsund, hg. v. H. EWE, (Veröffentlichungen des Stadtarchivs Stralsund, Bd. 10), Stralsund 1984, S. 45 f., 82.

⁴ THEUERKAUF, (wie Anm. 1), S. 36.

⁵ K. FRITZE, Die Häfen von Wismar, Rostock, Stralsund und Greifswald zur Hansezeit, in: GSJb 13-14/1982, S. 16 f.

se, hatte 1234 und 1534 zwei sehr gefährliche Blockaden der Travemündung durch feindliche Seestreitkräfte zu bestehen.⁶

Die Hafentechnik der Hansezeit entwickelte sich in einem langwierigen Prozeß, der sich über mehrere Jahrhunderte hinzog. Viele Faktoren wirkten auf ihn ein: Notwendigkeiten, die sich aus dem anwachsenden Volumen und der zunehmenden Differenzierung des Warensortiments des hansischen Handels ergaben, Fortschritte im Schiffbau, Übernahme von Errungenschaften aus anderen Regionen des Kontinents, besonders aus Nordwesteuropa, sowie der von Generationen erweiterte Erfahrungsschatz in vielen technisch-handwerklichen Bereichen. So erreichte die hansische Hafentechnik im 15./16. Jh. schließlich ein Niveau, das wohl jedem Vergleich im kontinentalen Maßstab standhalten konnte.

Die Anfänge dieser Entwicklung nehmen sich allerdings sehr bescheiden aus: Zunächst waren auch hansische Häfen mehr nach der Gunst der naturgegebenen Voraussetzungen ausgewählte als vom Menschen planvoll gestaltete Anlandungsplätze. Viele kleinere Schiffstypen konnten auf den weichen Sand auflaufen und dort entladen werden. Koggen aber waren dazu wegen ihres fast rechtwinkligen Stevenansatzes nicht in der Lage. Sie mußten im tieferen Wasser vor Anker gehen und ihre Fracht mit Hilfe von kleineren Fahrzeugen löschen bzw. laden.⁷ Nur in Häfen mit erheblichen Gezeitenunterschieden - Detlev Ellmers nennt sie „Tidehäfen“⁸ - konnten sie bei Flut dicht ans Ufer heranfahren, sich dann bei Ebbe trocken fallen lassen und direkt entladen werden, was natürlich nur auf die einfachste Weise, und zwar fast ausschließlich per Hand, möglich war.

Erst ganz allmählich führte dann der Entwicklungsweg über zunächst noch sehr einfache, zumeist aus Pfählen und Faschinen errichtete Uferbefestigungen bis hin zu aufwendig aus Pfahl-, Balken- und Steinkonstruktionen erbauten Kaimauern. Damit war eine wesentliche Vorbedingung für die weitere Ausgestaltung der Hafenanlagen geschaffen. Die Kaimauern wurden mit größeren abgeschrägten Einschnitten versehen, wie z.B. in Riga⁹, oder mit einem System von Landungsbrücken ausgestattet wie z.B. in Stralsund¹⁰, Rostock¹¹, Stettin¹² und Lübeck.¹³ Auf diese Weise bildete sich nicht nur eine Unterteilung größerer Häfen in mehrere Hafenbecken heraus, sondern auch eine Spezialisierung einzelner Hafenbereiche.

⁶ K. FRITZE; G. KRAUSE, Seekriege der Hanse, Berlin 1989, S. 104 f., 193 ff.

⁷ D. ELLMERS, Frühmittelalterliche Handelsschifffahrt in Mittel- und Nordeuropa, Neumünster 1972, S. 172 ff.; H. SCHWARZWÄLDER, Die Entwicklung der Häfen an der Unterweser, in: See- und Flußhäfen vom Hochmittelalter bis zur Industrialisierung, hg. v. H. STOOB, (Städteforschung, A 24), Köln-Wien 1986, S. 263.

⁸ ELLMERS, (wie Anm. 7), S. 149.

⁹ Feodala Riga, hg. v. T. ZEIDS, Riga 1978, S. 112 (Tafel).

¹⁰ Geschichte der Stadt Stralsund, (wie Anm. 3), S. 136, Abb. 70, S. 175, Abb. 88.

¹¹ H. STOOB, Über Wachstumsvorgänge und Hafenausbau bei hansischen See- und Flußhäfen im Mittelalter, in: See- und Flußhäfen, (wie Anm. 7), S. 27, Abb. 10.

¹² A.a.O., S. 50, Abb. 15.

¹³ W. ERDMANN, Lübecks Entwicklung als Hafenstadt vom 12. bis 14. Jh. - Jüngste Ergebnisse der archäologischen und baugeschichtlichen Forschung, in: Stadt und Hafen, (wie Anm. 1), S. 22.

Mancherorts - so z.B. in Lübeck und Hamburg¹⁴ - setzten sich ein Außen- und ein Binnenhafen voneinander ab, auch entstanden besondere Umschlagplätze für bestimmte Frachtgüter wie z.B. Salz, Fisch, Bier, Holz, Torf usw.¹⁵ Die Gesamtlänge der Anlegeplätze wuchs im 15./16. Jh. beachtlich an. Nach H. Kellenbenz betrug sie im Hafen von Antwerpen 1150 m, in Amsterdam rund 1400 m, in Gent allerdings nur 270 m.¹⁶ Für die Hansestädte verfügen wir über solche Zahlenangaben leider noch nicht. Immerhin kann aber gesagt werden, daß in Greifswald - also in einer mittelgroßen hansischen Hafenstadt - befestigtes Flußufer auf einer Länge von etwa 350 m Anlegemöglichkeiten für Seeschiffe bot.

Die Anlage von festen Kaimauern war eine wichtige Voraussetzung für die weitere Ausgestaltung der Hafeneinrichtungen. Am befestigten Ufer entstanden Lagerplätze für im Freien lagerfähige Waren sowie Speicher für Salz, Getreide und andere vor Witterungseinflüssen zu schützende Handelsgüter. Die bekannten Lübecker Salzspeicher an der Obertrave vermitteln noch heute ein anschauliches Bild von derartigen Anlagen der Hansezeit. Zu den Hafeneinrichtungen gehören weiterhin eine oder mehrere Waagen, das meist von den anderen Anlagen aus Sicherheitsgründen etwas abgesetzte Teerhaus und schließlich das Hebezeug für Schwerkut, der Hafenkran.

Recht verschiedene Typen von Kranen begegnen uns in hansischen See- und Flußhäfen: Kranbalken in Giebelspitzen von Hafenspeichern oder Speichergeschossen von Kaufmannshäusern, hohe Mastenkrane zum Einsetzen von Schiffsmasten wie z.B. in Danzig, Köln, Lübeck und Bremen, einfache Hebebäume oder Wippen und schließlich die eigentlichen Schwerkutkrane für das Laden und Löschen von Schiffsfrachten.¹⁷ Letztere waren schon recht komplizierte, aus Holz und Eisen gefertigte Maschinen, die mittels großer Treträder betrieben wurden, welche ein bis vier Mann in Gang setzten.¹⁸ Solche Maschinen existierten als schwimmende Schiffskrane oder als am Ufer zumeist drehbar gelagerte Landkrane, wie z.B. der bekannte Lüneburger Kran, das älteste erhaltene Exemplar im hansischen Raum. Die Schwerkutkrane verfügten schon über eine beachtliche Leistungsfähigkeit: Kleinere Krane hoben Lasten von etwa 850 bis 950 kg, größere aber bewältigten sogar 2,5 t und mehr.¹⁹

Ältere Belege für Hafenkranen finden sich 1244 in Utrecht, 1285/1286 in Dordrecht, 1287/1288 in Brügge, 1291 in Hamburg und 1336 in Lüneburg.²⁰ Während

¹⁴ A.a.O., S. 21 f.; STOOB, (wie Anm. 11), S. 47, 54.

¹⁵ H. KELLENBENZ, Aufstieg und Krise des Hafens Antwerpen (bis 1650), in: See- und Flußhäfen, (wie Anm. 7), S. 146.

¹⁶ Ebd.

¹⁷ M. MATHEUS, Hafenkran. Zur Geschichte einer mittelalterlichen Maschine am Rhein und seinen Nebenflüssen von Straßburg bis Düsseldorf, (Trierer Historische Forschungen, Bd. 9), Trier 1985, S. 12 f.; STOOB, (wie Anm. 11), S. 21, 53, 64.

¹⁸ A. D'HAENENS, Die Welt der Hanse, Antwerpen 1984, S. 44, Abb. 43; S. 45, Abb. 44; S. 130, Abb. 117.

¹⁹ MATHEUS, (wie Anm. 17), S. 32-35.

²⁰ A.a.O., S. 14 f.

in Köln um 1380 bereits vier große Krane - nämlich drei Schiffskrane und ein Landkran - bezeugt sind²¹, gibt es sichere Belege für solche Maschinen in den hansischen Häfen im Ostseeraum verhältnismäßig spät: Das berühmte Krantor in Danzig z.B. ist um 1443 erbaut worden²² und in den Lübecker Kämmereirollen habe ich eindeutige Angaben über einen großen Kran in der Travestadt erst zu 1478 gefunden.²³ Dieser fast unglaublich anmutende Quellenfund verlangt zweifellos noch weitere Recherchen.

Der größte Teil der Lade- und Löscharbeiten in den hansischen Häfen wurde jedoch nicht mit Kranen, sondern mit sehr viel einfacheren Geräten bewältigt. Davon vermitteln uns allerdings weniger die schriftlichen Quellen als vielmehr zeitgenössische Bilder aus dem hansischen und dem niederländisch-flandrischen Raum recht genaue Kenntnisse.²⁴ Zum Leichtern größerer Seeschiffe, die nicht am Bollwerk festmachen konnten, benutzte man flache, häufig viereckige Prahme oder andere Hafenboote. Auf sie wurde die Ladung per Hand über die Bordwand befördert oder - wenn es sich um Schüttgut handelte - über angelegte Schrägen mühsam ausgeschaufelt. Am Bollwerk selbst wurde dann die gelöschte Schiffsfracht mit Tragen und Schubkarren sowie mit Schleifen, Karren und Wagen - mit oder ohne Pferdebespannung - weiter zu den Lagerplätzen und Speichern oder zur Waage verbracht. Körperliche Schwerstarbeit war hier also vonnöten und auch üblich.

Zum Ensemble zumindest der größeren und mittleren hansischen Häfen gehörte selbstverständlich auch die Lastadie, der Hafbereich, in dem Schiffe gebaut und repariert wurden. Obwohl dieser Produktionszweig für die Hanse von grundlegender Bedeutung war und auch auf bildlichen Darstellungen relativ oft erscheint²⁵, geben die schriftlichen Quellen über ihn doch bis ins 16. Jh. hinein nur dürftige Nachrichten. Aus Stralsund z.B. erfahren wir, daß es dort 1400 neun, 1411 elf und 1421 sogar dreizehn Schiffbauplätze gab, die die Stadt an *cimbifices* verpachtet hatte.²⁶ Über deren Struktur und Produktionskapazität wissen wir jedoch leider nichts Genaueres.

Große Mühen verwandte man schon in hansischer Zeit auf die Kennzeichnung der Zufahrtswege zu den Häfen. Leuchtfeuer sollten den Schiffern auch bei Dunkelheit ein sicheres Manövrieren ermöglichen. Derartige Anlagen werden z.B. vor den Hafeneinfahrten von Hamburg, Lübeck, Stralsund und Danzig seit dem Anfang des 14. Jh.s erwähnt. Mancherorts markierte man auch die Fahrrinnen mit Tonnen und Baken. Das geschah in besonders aufwendiger Weise seit dem fünften

²¹ A.a.O., S. 16.

²² STOOB, (wie Anm. 11), S. 21.

²³ AHL, HS 1079. Manuskript Bruns: Kämmereirollen 1407-1531, Eintragungen zu 1478.

²⁴ D'HAENENS, (wie Anm. 18), S. 45, Abb. 44 (Antwerpen 1515); S. 146, Abb. 133 (Hamburg 1497); S. 147, Abb. 134 (Antwerpen 1585); S. 151, Abb. 142 (ungenannter flandrischer Hafen Ende 15. Jh.); S. 283, Abb. 287 (Lübeck 1552); S. 130, Abb. 117 (Brügge Anfang 16. Jh.).

²⁵ H. EWE, Historische Stadtansichten und ihre Bedeutung für die Erforschung der Häfen, in: Hansische Stadtgeschichte - Brandenburgische Landesgeschichte. Hansische Studien VIII, (AbhHdlSozialG, Bd. 26), Weimar 1989, S. 252.

²⁶ StAstral, HS I, 16: Kämmererbuch 1392-1440, Eintragungen zu 1400, 1411, 1421.

Jahrzehnt des 15. Jh.s auf der Unterelbe vor Hamburg.²⁷ Von dem Resultat dieser Bemühungen vermittelt die berühmte Hamburger Elbkarte von Melchior Lorichs aus dem Jahre 1568 ein sehr eindrucksvolles Bild.²⁸ Zusätzlich wurden bestimmte Hafengebiete regelrecht eingepfählt - wie z.B. in Wismar²⁹ - oder mit Dalben bzw. *wedepalen* versehen. In Lübeck ließ der Rat zu diesem Zweck 1469 eine neue eiserne Ramme anfertigen.³⁰

Das technische Hauptproblem stellte jedoch, wie bereits angedeutet, für fast alle Häfen der Hansezeit die Gefahr der Versandung dar. Ihr versuchte man mit den unterschiedlichsten Mitteln zu begegnen: mit legislativen, administrativen und praktischen Maßnahmen.

Die einfachste Lösung des Problems schien eine Begrenzung der Größe der Schiffe zu sein, die die hansischen Häfen ansteuerten. Infolgedessen wollte ein 1412 auf einem Hansetag zu Lübeck verhandelter Statutenentwurf die Tragfähigkeit hansischer Schiffe generell auf maximal 100 Lasten festlegen.³¹ Es erwies sich jedoch sehr bald, daß eine solche Regelung nicht durchsetzbar war. Die wachsenden Anforderungen des Handelsbetriebes und der Druck der auswärtigen Konkurrenz - die Engländer z.B. benutzten schon im ausgehenden 14. Jh. für ihre Fahrten in die Ostsee wesentlich größere Schiffe³² - führten dazu, daß auch auf hansischen Werften im 15. Jh. Seeschiffe gebaut wurden, deren Ladefähigkeit 200 Lasten und mehr betragen.

Großes Gewicht legte man in zahlreichen hansischen Städten auf Anordnungen, die die Bewahrung der von Natur aus gegebenen Wassertiefe im Hafengebiet vor fahrlässiger oder mutwilliger Beeinträchtigung durch Nutzer und Anwohner zum Ziel hatten. In den Wismarer Burspraken tauchen während des gesamten Mittelalters immer wieder Bestimmungen auf, die sich auf dieses Problem bezogen. So war z.B. das Laden und Löschen des Ballastes genau reglementiert: Die Todesstrafe und der Verlust aller Habe waren demjenigen angedroht, der Ballast im Hafen auswarf.³³ Eine Geldstrafe von 100 Mk. hatte der zu zahlen, der Schuten, Prahme oder andere Boote durch Überladung mit Ballast zum Sinken brachte.³⁴ Bei Strafe von 20 Mk. sollte auch niemand Ballast von Bord zu Bord übernehmen, wenn der Rat das nicht ausdrücklich genehmigt hatte.³⁵ Ebenso war es in Wismar verboten,

²⁷ THEUERKAUF, (wie Anm. 1), S. 36.

²⁸ Die Hamburger Elbkarte aus dem Jahre 1568 gezeichnet von Melchior Lorichs. Mit einer Einleitung über den Zweck der Karte und die Tätigkeit Melchior Lorichs in Hamburg v. J. BOLLAND, 3. Aufl., (Veröffentlichungen aus dem Stadtarchiv der Freien und Hansestadt Hamburg, Bd. VIII.), Hamburg 1985.

²⁹ D'HAENENS, (wie Anm. 18), S. 42, Abb. 41.

³⁰ AHL, HS 1079. Manuskript Bruns: Kämmererrollen 1407-1531, Eintragungen zu 1469.

³¹ HR I, 6, Nr. 68 § 41.

³² FRITZE, (wie Anm. 5), S. 18.

³³ F. TECHEN, Die Bürgersprachen der Stadt Wismar (HGQ, N.F., Bd. III), Leipzig 1906, 1345 II § 3; 1347 § 6 u.ö.

³⁴ A.a.O., 1385 § 9; 1395 § 6 u.ö.

³⁵ A.a.O., 1385 § 10; 1395 § 7 u.ö.

Unrat vor die Hafentore zu bringen oder bei Regen in die Rinnsteine zu kehren, damit Kehricht und Abfälle nicht von dort aus in das Hafenwasser gespült werden konnten.³⁶ Selbstverständlich war es auch bei Strafe untersagt, wrackgewordene Schiffe im Hafen liegen zu lassen.³⁷ Ähnliche Bestimmungen zum Schutz der Hafengewässer wie in Wismar existierten auch in Lübeck, Hamburg und Bremen.³⁸

Arbeiten zur Instandhaltung des Hafens gehörten mancherorts offenbar ebenso zu den allgemeinen Bürgerpflichten wie Wachdienst oder Steuerzahlung. In Wismar jedenfalls gab der Rat 1480 den Bürgern in einer Bursprake kund, daß bei Niedrigwasser auf ein bestimmtes Trommelsignal hin sich jedermann mit seinem Gerät zur Säuberung des Hafens bereithalten solle.³⁹ Später wurde dann dieses Gerät genauer bezeichnet: Es handelte sich um Schaufeln und Spaten.⁴⁰ Mit solcher primitiven Ausrüstung waren natürlich kaum Erfolge zu erzielen. So führten denn auch 1288 und 1485 in Warnemünde und Rostock unternommene Versuche, die Tiefe der Fahrrinne auf 12 Fuß zu bringen, zu keinem befriedigenden Resultat.⁴¹ Der Einsatz einer Baggermaschine, einer sogenannten Schlammühle - wahrscheinlich eine Danziger Erfindung -, wird aus Lübeck erst 1541 vermeldet.⁴² Von dem Unvermögen der Menschen, mit den technischen Hilfsmitteln der damaligen Zeit der Versandungsgefahr wirksam zu begegnen, zeugt besonders eindringlich das Schicksal des Hafens von Brügge, der einstigen Handelsmetropole Nordwesteuropas: Seit dem Ausgang des 15. Jhs versandete er unaufhaltsam.

Hafenbau, Hafenausrüstung und Instandhaltung der Hafenanlagen kosteten schon in hansischer Zeit sehr viel Geld. Nur ein Beispiel sei dafür genannt: Die Lübecker Kämmerei verausgabte allein 1466 für die Erneuerung des Bollwerkes an der Trave 1151 Mk. 12 s 6 d. In den sieben Jahren von 1467 bis 1473 kosteten Arbeiten am Travemünder Bollwerk nicht weniger als 4301 Mk. 13 s 1 d. Dazu kamen 1469 noch Ausgaben in Höhe von 223 Mk. 5 s für Bauarbeiten an der Leuchte in Travemünde.⁴³

Zur Deckung solcher hoher Unkosten mußte ein Hafen natürlich entsprechende Einnahmen bringen. Regelmäßige Einkünfte bezog die städtische Kämmerei aus der Verpachtung von Lagerplätzen am Hafen. Die Summen, die aus dieser Quelle in die Stadtkasse flossen, waren mancherorts recht ansehnlich. In Stralsund z.B. beliefen sie sich im Rechnungsjahr 1392/1393 auf über 1200 Mk.⁴⁴ Auch Hafenkranen brachten z.T. sehr hohe Einnahmen. Köln vereinnahmte an Krangebühren

³⁶ A.a.O., 1345 § 4 u.ö.

³⁷ A.a.O., 1421 § 4 u.ö.

³⁸ R. POSTEL, Zur Entwicklung der hansestädtischen Hafen- und Schifffahrtsverwaltung, in: Stadt und Hafen, (wie Anm. 1), S. 45.

³⁹ TECHEN, (wie Anm. 33), 1480 § 12.

⁴⁰ A.a.O., 1575 § 75.

⁴¹ A.a.O., S. 66.

⁴² A.a.O., S. 67, Anm. 1.

⁴³ AHL, HS 1079. Manuskript Bruns: Kämmereirollen 1407-1531, Eintragungen zu 1466-1473.

⁴⁴ StAStral, HS. I, 16: Kämmereibuch 1392-1440, Eintragungen zu 1392/1393.

1376/1377 insgesamt 2468 Mk. 6 s und 1388/1389 sogar 6050 Mk.⁴⁵ Allerdings gab es in dieser Stadt im 14. Jh. einen allgemeinen Kranzwang als eine Verpflichtung für alle Nutzer des Hafens.⁴⁶ In Lübeck, wo ein solcher Zwang nicht existierte, waren die Einnahmen aus dem Kran am Traveufer sehr viel geringer. Dort wurde im letzten Viertel des 15. Jh.s der Kran von dem Schiffbauer Bartholomeus betrieben, der verpflichtet war, von dem erzielten Reingewinn alljährlich die Hälfte an die Kämmereien abzuführen. 1478 belief sich dieser städtische Anteil auf ganze 21 Mk. 12 s - und das entsprach etwa auch dem Durchschnitt der nächstfolgenden 20 Jahre.⁴⁷

Mehr ins Gewicht fielen in den meisten Häfen die Hafenbenutzungsgebühren bzw. Hafenzölle, die uns in den Quellen unter den unterschiedlichsten Bezeichnungen begegnen. In Hamburg z.B. wurden nach der Errichtung des Leuchtfuers auf Neuwerk und der Betonung der Unterelbe seit der Mitte des 15. Jh.s der sogenannte Werkzoll und dann auch ein Tonnengeld von den ein- und auslaufenden Schiffen erhoben.⁴⁸ In anderen Städten - so z.B. in Lübeck, Stralsund, Danzig, Königsberg und Reval - erscheinen solche Hafenabgaben als Pfahlgeld, Pfahlzoll, Pfundzoll usw. Auf die Problematik der starken Differenziertheit der hansischen Hafenzölle können und wollen wir an dieser Stelle nicht näher eingehen. Eine zusammenfassende Übersicht dazu hat 1968 J. Schildhauer gegeben.⁴⁹

Zur Finanzierung des Hafenbaus und zur Unterhaltung der Hafeneinrichtungen trugen schließlich noch Strafgelder, außerordentliche Steuern und auch testamentarische Verfügungen einzelner Bürger bei. Auf Verstöße gegen die von den Räten erlassenen Hafenordnungen waren - wie wir am Wismarer Beispiel sahen - hohe Strafen, meist Geldstrafen, gesetzt, die auch unnachsichtig vollstreckt wurden. Über die Höhe der aus dieser Quelle dem Hafen zufließenden Gelder haben wir jedoch bisher aus keiner Hansestadt genauere Angaben. Gelegentlich wurde zur Finanzierung besonders dringlicher oder sehr aufwendiger Arbeitsvorhaben im Hafen der Bevölkerung einer Stadt auch eine Sondersteuer auferlegt. So ordnete z.B. der Rostocker Rat 1496 die Erhebung einer außerordentlichen Bierakzise an, aus deren Ertrag die Kosten für eine Vertiefung des Fahrwassers bestritten werden sollten.⁵⁰ Zahlreiche Bürger bestimmten schon im 14. und 15. Jh. letztwillig größere oder kleinere Summen für den Hafen ihrer Heimatstadt. Dieser ursprünglich freiwillig geübte Brauch wurde 1359 vom Lübecker Rat dann sogar zu einer allgemeinen Verpflichtung erhoben.⁵¹

Die Aufsichtsbehörde des Hafens war, wie bereits mehrfach angedeutet, der Rat. Er erließ die Hafenordnungen, setzte die Hafenbenutzungsgebühren fest und

⁴⁵ MATHEUS, (wie Anm. 17), S. 41.

⁴⁶ A.a.O., S. 49.

⁴⁷ AHL, HS 1079. Manuskript Bruns: Kämmereirollen 1407-1531, Eintragungen zu 1478-1499.

⁴⁸ THEUERKAUF, (wie Anm. 1), S. 36; POSTEL, (wie Anm. 38), S. 213.

⁴⁹ J. SCHILDHAUER, Hafenzollregister des Ostseebereiches als Quellen zur hansischen Geschichte, in: HGBll 86/1968, S. 63-76.

⁵⁰ J. LACHS, Rostock-Warnemünde, (Rostocker Hefte 3), 2. Aufl., Rostock 1976, S. 5.

⁵¹ POSTEL, (wie Anm. 38), S. 44.

sorgte für deren Erhebung. Er verwaltete die einkommenden Gelder, veranlaßte alle notwendigen Arbeiten an Hafenanlagen und -einrichtungen und setzte die für die Regelung und Überwachung des täglichen Hafenbetriebes erforderlichen Beamten und Hilfskräfte ein. In Lübeck erscheint z.B. seit 1528 ein besonderer Travevogt, der für die Kontrolle und Instandhaltung der Uferbauten verantwortlich war. Ihm zur Seite standen mehrere weitere Aufsichtspersonen, die sogenannten *Brückenkieker*, die jeden Verstoß gegen die Hafenordnung den Wetteherren des Rates zu melden hatten.⁵² In Köln waren für den Betrieb und die Beaufsichtigung der Krane Kranmeister und Kranschreiber eingesetzt.⁵³ Vom Rat in Dienst genommene und besoldete Zollschreiber, Aufseher und Wächter fehlten sicher in keinem hansischen Hafen. Mancherorts bezog die Stadtobrigkeit aber auch Kaufleute- und Schifferkorporationen in die Verantwortung für den Hafen mit ein. So wurde z.B. 1426 in Bremen den Kaufmannsälterleuten die Sorge für Tonnen und Baken übertragen⁵⁴, und der Stralsunder Rat übergab der Schifferkompanie zu Beginn des 17. Jh.s die Verantwortung für die Schiffswacht im Hafen der Stadt.⁵⁵

Wenden wir unsere Aufmerksamkeit nun der ökonomischen Leistungsfähigkeit der Häfen in der Hansezeit zu. Hierher gehören Fragen nach der Anzahl der in den einzelnen Städten beheimateten Schiffe ebenso wie solche nach der Umschlagskapazität der Häfen und nach der Geschwindigkeit der Abfertigung der Frachtfahrer.

Da bisher ausreichende schriftliche Unterlagen für eine auch nur einigermaßen zuverlässige Bestimmung der Gesamtzahl der in den einzelnen Hansestädten beheimateten Schiffe bis ins 16. Jh. hinein nicht zur Verfügung stehen, sind wir in dieser Hinsicht für die frühere Zeit auf reine Schätzungen angewiesen. So nimmt z.B. R. Sprandel an, daß die Hamburger Flotte um 1370 neben einer unbekanntenen Zahl von kleinen Fahrzeugen nur etwa 15 größere Handelskoggen umfaßt habe.⁵⁶ Dreihundert Jahre später jedoch - nämlich 1674 - fuhren nicht weniger als 309 Schiffe unter der Hamburger Flagge, von denen mehr als 70 Prozent mehr als 50 Lasten zu laden vermochten.⁵⁷ Stralsunds Flotte zählte zu Beginn des 16. Jh.s etwa 100 Einheiten⁵⁸, die Danzigs zur gleichen Zeit ungefähr das Doppelte, also circa 200 größere und kleinere Schiffe.⁵⁹ Unter den Ostseehäfen verfügte aber bis ins 17. Jh. hinein Lübeck über die größte Handelsflotte. Sie umfaßte 1595 insgesamt 253 Schiffe, von denen 50 über 120 Last Tragfähigkeit hatten.⁶⁰

⁵² A.a.O., S. 52.

⁵³ MATHEUS, (wie Anm. 17), S. 55, 65.

⁵⁴ POSTEL, (wie Anm. 38).

⁵⁵ Th. BRÜCK, Untersuchungen zur Entwicklung der Bruderschaften im norddeutschen Raum unter besonderer Berücksichtigung der Stralsunder Schifferkompanie im Zeitraum von 1488 bis 1648, Diss. phil. Greifswald 1985, S. 72 f.

⁵⁶ R. SPRANDEL, Der Hafen von Hamburg, in: See- und Flußhäfen, (wie Anm. 7), S. 203.

⁵⁷ P. JEANNIN, Zur Geschichte der Hamburger Handelsflotte am Ende des 17. Jh. s, in: ZVHG 57/1971, S. 71 f.

⁵⁸ BRÜCK, (wie Anm. 55), S. 47.

⁵⁹ Ph. DOLLINGER, Die Hanse, 2. Aufl., Stuttgart 1976, S. 464.

⁶⁰ A.a.O., S. 445.

Über die Umschlagkapazität hansischer Häfen lassen sich vor allem auf der Grundlage der Pfundzollisten und anderer Hafenzollregister relativ genaue Aufschlüsse gewinnen: Die Hamburger Pfundzollregister verzeichnen 1369 für fünf Vierteljahre insgesamt 598 Schiffsausgänge, die sich auf 280 Schiffe verteilten. Die durchschnittliche Frequenz jedes Schiffes betrug also 2,1.⁶¹ Das Gesamtvolumen des Stralsunder Außenhandels, der ja hauptsächlich über den Hafen ging, belief sich 1368 auf 505.632 Mk. und 1378 sogar auf 620.240 Mk. Allein auf der Route Stralsund-Lübeck fuhren 1368/1369 insgesamt 99 Schiffe, die allerdings nur 5,7 Prozent des Gesamtvolumens des Stralsunder Außenhandels dieses Jahres transportierten.⁶² Es können also durchaus an 1000 kleinere und größere Schiffe gewesen sein, die in jener Zeit alljährlich im Stralsunder Hafen ein- und ausliefen. Für Lübeck sind zu 1368 insgesamt 1775 Ein- und Ausfahrten von Schiffen verzeichnet. Die Danziger Pfahlkammerbücher vermerken zu 1583 sogar 2197 auslaufende Schiffe.⁶³

Die bisher genannten Zahlen beziehen sich ausschließlich auf Schiffe, die die Seerouten befuhren. Zu berücksichtigen ist aber außerdem der Flußschiffverkehr, der für zahlreiche hansische Hafenstädte ebenfalls eine große Bedeutung hatte. So schätzt z.B. G. Theuerkauf, daß in der für die Schifffahrt günstigen Jahreszeit täglich zwei bis vier große Elbschiffe die Zollstelle bei Eßlingen elbabwärts in Richtung Hamburger Hafen passierten. Drei Elbschiffe konnten im 15. Jh. immerhin etwa 100 Lasten transportieren, und das entsprach der Tragfähigkeit eines größeren Seeschiffs.⁶⁴

Zur Geschwindigkeit der Abfertigung der Schiffe in den Häfen haben wir leider keine verlässlichen zeitgenössischen Nachrichten. H. Kellenbenz geht davon aus, daß z.B. im Hafen von Antwerpen im 16. Jh. etwa zwölf Seeschiffe gleichzeitig ihre Ladung übernehmen bzw. löschen konnten, trotzdem aber Wartezeiten von 14 Tagen, einem Monat oder mehr durchaus üblich gewesen sein mochten.⁶⁵ Offenbar legte man in hansischen Häfen großen Wert darauf, daß Anlegeplätze an Bollwerken und Landungsbrücken nicht unnötig lange blockiert wurden. In Stralsund etwa war es einheimischen wie fremden Schiffen verboten, ihre Fahrzeuge außer zum Löschen und Laden an den Brücken festzumachen. Allerdings wurde den Stralsunder Schiffen ein Vorzugsrecht bei der Befrachtung ihrer Schiffe zugesichert.⁶⁶

Die Abfertigungsgeschwindigkeit hing natürlich immer auch in stärkstem Maße von den spezifischen Verhältnissen in den einzelnen Häfen ab - und insbesondere von den Wasserverhältnissen. Dort, wo die Schiffe direkt am Bollwerk oder an Brücken festmachen konnten, gingen Lade- und Löscharbeiten wesentlich schneller vonstatten als in jenen Häfen, vor denen große Fahrzeuge auf der Reede vor

⁶¹ SPRANDEL, (wie Anm. 56), S. 199 ff.

⁶² FRITZE, (wie Anm. 5), S. 22.

⁶³ SCHILDHAUER, (wie Anm. 49), S. 70.

⁶⁴ THEUERKAUF, (wie Anm. 1), S. 39 f.

⁶⁵ KELLENBENZ, (wie Anm. 15), S. 147.

⁶⁶ BRÜCK, (wie Anm. 55), S. 68.

Anker gehen und dort teilweise oder gar ganz mit Leichtern be- und entladen werden mußten, wie das z.B. für die Stralsund am Ende des 14. Jh.s anlaufenden großen englischen Schiffe, die vor dem Dornbusch auf Hiddensee geleichtert wurden, überliefert ist.⁶⁷

Der Hafen der Hansezeit war schließlich nicht nur ein ökonomisch-technisches Ensemble, sondern auch ein sozialer Organismus, der eine sehr differenzierte Struktur aufwies. Von dem Funktionieren des Hafenbetriebes hing die wirtschaftliche Existenz vieler Menschen der unterschiedlichsten Berufe ab.

Hier sind an erster Stelle natürlich die Seeleute bzw. die Flußschiffer zu nennen. Während die Schiffer - das waren nach heutigem Sprachgebrauch die Kapitäne - wohl in der Regel in einer Hansestadt beheimatet waren und dort auch das Bürgerrecht erworben hatten, darf gleiches für die Schiffsbesatzungen, die Schiffskinder oder das Schiffsvolk, nicht so ohne weiteres unterstellt werden. Viele von ihnen stammten wahrscheinlich aus Dörfern oder kleinen Landstädten, wohin sie wohl auch für die Zeit der sogenannten Winterlage der Schifffahrt mehr oder weniger regelmäßig zurückkehrten.

Die zahlenmäßig stärkste Gruppe in den Häfen stellten jedoch zweifellos die Menschen, die man oft unter dem allerdings sehr unpräzisen Begriff „Hafenarbeiter“ zusammenzufassen pflegt. In der Hansezeit war diese Gruppe so stark aufgegliedert, daß man in diesem Zusammenhang fast von einer Hierarchie sprechen möchte. An der Spitze derselben standen etwa die Kranmeister, die z.B. in Köln überwiegend aus den Mittelschichten der Bürgerschaft stammten⁶⁸, und die Prahmführer, die in Hamburg eine eigene, offenbar recht wohlhabende Bruderschaft bildeten.⁶⁹ Dort gab es noch eine weitere, allerdings kleinere, besonders spezialisierte Berufsgruppe im Hafenbetrieb, nämlich die Ballaster, die für die sachgerechte Ballastierung der Seeschiffe verantwortlich waren.⁷⁰ Das Gros der im Hafen tätigen Männer aber machten die Träger, Packer, Karrenführer, Kranknechte, Kohlenstürzer, Wein- und Bierspünder aus. Das waren diejenigen, die den Hauptteil der Lade- und Löscharbeiten im Hafen verrichteten, die das Ladegut weiter auf Lagerplätze und in Speicher transportierten oder - wie die Kranknechte - in den Treträdern laufend die Krane in Bewegung setzten.

Diese Arbeitsleute hatten zwar mancherorts auch ihre eigenen Korporationen, die - wie etwa die Stralsunder Trägerbruderschaft - zuweilen sogar ein gewisses gesellschaftliches Ansehen genossen⁷¹, waren aber sozial deutlich von den zu den Mittelschichten zu zählenden Handwerkern abgesetzt: Sie galten in der Regel als *Verlehnte*, d.h. als Leute, die ihre Arbeitsbefugnis nicht durch eine zünftige Lehre von „Amts“ wegen erwarben, sondern nur mit besonderer obrigkeitlicher Konzession.

⁶⁷ Stralsundische Chroniken, Bd. 1, hg. v. G.Ch.F. MOHNIKE; E. ZOBEL, Stralsund 1833, S. 163 f.

⁶⁸ MATHEUS, (wie Anm. 17), S. 65.

⁶⁹ SPRANDEL, (wie Anm. 56), S. 196 f.

⁷⁰ A.a.O., S. 198.

⁷¹ K. FRITZE, Am Wendepunkt der Hanse. Untersuchungen zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte der wendischen Hansestädte in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts, Berlin 1967, S. 159.

sion arbeiten durften. Durchaus nicht alle Angehörigen dieser Berufsgruppe verfügten über das Bürgerrecht.⁷²

Der Arbeitslohn dieser Leute war amtlich festgesetzt - und zwar sehr niedrig. So bekamen z.B. die Träger in Wismar im 14. Jh. für jede Last, die sie aus dem Prahm trugen, acht Pfennige. Für den Transport einer Tonne Bier standen ihnen zwei Pfennige zu. Wer mehr forderte, wurde für Jahr und Tag aus der Stadt verwiesen.⁷³ Ähnlich waren die Lohntaxen in Greifswald. Hier erhielt ein Träger für den Transport einer Last Salz - das waren etwa 3000 bis 4000 Kilogramm - von der Saline bis zum Hafen zwei Schillinge.⁷⁴ Zum Vergleich sei angemerkt, daß von der Lübecker Kämmerei 1460 für die Beköstigung eines gefangenen Seeräubers pro Tag neun Pfennige verbucht wurden.⁷⁵ Selbst wenn man die im 15. Jh. voranschreitende Steigerung der Preise berücksichtigt, wird doch deutlich, wie niedrig damals die Arbeitslöhne im Hafen waren. Und dabei ist noch zu bedenken, daß Lohn nur gezahlt wurde, wenn Arbeit im Hafen vorhanden war - und in der Regel gab es sie alljährlich während der sogenannten Winterlage, also von Martini bis Ostern, nicht. Angesichts dieser Tatsachen wird auch die Bemerkung des pommerschen Chronisten Thomas Kantzow einigermaßen verständlich, derzufolge angeblich 1400 Menschen, die im Stralsunder Hafen allein mit dem Laden und Löschen der Schiffe beschäftigt gewesen seien, zumeist in Kellern und nicht etwa in Buden oder gar Häusern gewohnt hätten.⁷⁶

Besser gestellt als die Arbeitsleute waren nicht nur die schon erwähnten städtischen Aufsichtsbeamten, sondern auch die Handwerker, deren berufliche Tätigkeit ebenfalls engstens mit dem Hafen und der Schifffahrt verbunden war. Dazu gehörten z.B. die Schiffs- und Bootsbauer, die Segelmacher, Reepschläger und Ankerschmiede sowie die Böttcher und Kistenmacher. In diesem Zusammenhang sind auch die Fischer zu nennen, die in vielen Hafenstädten eine starke Berufsgruppe bildeten. Zum Hafen als sozialem Organismus gehörte dann selbstverständlich auch - und zwar als die beherrschende Figur - der hansische Kaufmann. Und endlich darf auch die fluktuierende Gruppe der fremden Kaufleute, Handlungsgehilfen, Schiffer und Schiffsleute nicht vergessen werden, die für eine Hafenstadt nicht nur charakteristisch, sondern in vieler Hinsicht bedeutsam und nützlich waren: für das Gedeihen des Handels, für die Zahlung der Hafengebühren, für die Beschäftigung von Arbeitsleuten und städtischen Beamten im Hafen und nicht zuletzt auch

⁷² A. VON BRANDT, Die Lübecker Knochenhaueraufstände von 1380/84 und ihre Voraussetzungen. Studien zur Sozialgeschichte Lübecks in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts, in: ZVLGA 39/1959, S. 131, 134.

⁷³ TECHEN, (wie Anm. 33), S. 157.

⁷⁴ G. FENGLER, Untersuchungen zu den Einnahmen und Ausgaben der Stadt Greifswald im 14. und beginnenden 15. Jh., (Greifswalder Abhandlungen zur Geschichte des Mittelalters, Bd. 7), Greifswald 1936, S. 55.

⁷⁵ FRITZE, (wie Anm. 71), S. 166.

⁷⁶ Thomas KANTZOW, Chronik von Pommern in hochdeutscher Mundart, hg. v. G. GAEBEL, Bd. 2, Stettin 1898, S. 258; Pomerania. Eine pommersche Chronik aus dem 16. Jahrhundert, hg. v. G. GAEBEL, Stettin 1908, Teil 2, S. 174.

für die Verdienstmöglichkeiten einheimischer Handwerker, Gastwirte und anderer Personen, die sich der Fremden besonders annahmen.

Versuchen wir nun noch, die soeben gegebene Beschreibung des hansischen Hafens als sozialer Organismus am Beispiel einer Hafenstadt ein wenig genauer zu quantifizieren. Wir haben hierfür Lübeck ausgewählt - und das geschah nicht nur deshalb, weil diese Stadt das Haupt der Hanse und lange Zeit deren bedeutendste Hafenstadt war, sondern weil die berufliche Struktur ihrer Bevölkerung am Ende des 14. Jh.s dank einer sehr gründlichen Untersuchung durch A. von Brandt besonders gut bekannt ist.⁷⁷

Nach seinen Angaben belief sich die Zahl der in Lübeck um 1380 ansässigen Schiffer auf mindestens 120, die der Schiffsleute auf etwa 500 bis 600. Weiterhin gab es dort wenigstens 500 Träger, Packer, Karrenführer usw., etwa 20 Prahmführer und ungefähr 50 Hafenbeamte, Aufseher, Schreiber und Wächter. Die Zahl der unmittelbar mit dem Hafenbetrieb verbundenen Handwerker - also der Boots- und Schiffbauer, Böttcher, Segelmacher usw. - betrug circa 200, die der Fischer etwa 40. Hinzu kamen schließlich noch 700 bis 800 Lübecker Kaufleute, die sich mit dem Fernhandel befaßten. Insgesamt waren es also 2130-2330 Männer, deren Erwerbstätigkeit direkt mit dem Hafen zusammenhing. Diese Zahl entsprach annähernd der Hälfte der erwachsenen männlichen Bürger- und Einwohnerschaft Lübecks am Ausgang des 14. Jh.s.

Nun läßt sich das Lübecker Beispiel sicher nicht so ohne weiteres verallgemeinern, aber zumindest für die großen hansischen Fernhandelsstädte an der See war es wohl auch nicht ganz untypisch. Jedenfalls verdeutlicht es sehr einprägsam die außerordentliche Bedeutung, die dem Hafen nicht nur speziell für den Handel einer Hansestadt, sondern ganz allgemein als Existenzgrundlage für einen erheblichen Teil ihrer Einwohnerschaft zukam. Unter dieser Perspektive erscheint auch die Hartnäckigkeit der Hansestädte im Kampf um die Errichtung und vor allem um die Behauptung ihres Hafenmonopols noch besser verständlich. Als dieses seit der zweiten Hälfte des 16. Jh.s in zunehmendem Maße durch Fürsten, Adel und fremde Konkurrenten ausgehöhlt wurde, hatte das in vielen Hansestädten nicht nur für den Handel, sondern auch für die Existenzbedingungen erheblicher Teile der Stadtbevölkerung die ungünstigsten Folgen.

Zum Schluß möchte ich noch einige allgemeinere Bemerkungen zum Stand und zu den Desiderata der Forschung anfügen. Obwohl wir - wie hoffentlich zu erkennen war - über die Geschichte der hansischen Häfen schon viele und z.T. auch recht detaillierte Kenntnisse haben, steht doch eine große zusammenfassende und vergleichende Darstellung dieser Thematik noch aus. Bevor diese jedoch geschrieben werden kann, muß vorher noch manche Forschungslücke geschlossen werden.

Die Baugeschichte der Häfen, die sich anhand sowohl schriftlicher als auch archäologischer Quellen vielerorts durchaus noch genauer rekonstruieren ließe, sollte intensiver bearbeitet werden, wobei auch der wichtigen Frage näher nachzugehen wäre, wie die Aufnahme von Erfahrungen auf diesem Gebiet - insbesondere auch die Übernahme von Errungenschaften aus nichthansischen Häfen - und deren

⁷⁷ VON BRANDT, (wie Anm. 72), S. 127-137.

Weitervermittlung sich gestaltete. Auch wäre zu fragen, woher das Material für den Bau der Häfen und der Hafeneinrichtungen kam und welche Wirtschaftsbereiche - auch nichtstädtische - dadurch ebenfalls an der Entwicklung der Häfen Anteil hatten.

Weiterhin ist unser Wissen über den Arbeitsalltag im hansischen Hafen doch noch recht fragmentarisch. Hier käme es darauf an, nicht nur alle erreichbaren schriftlichen Quellen wie Kämmereregister, Gerichtsbücher, Burspraken, Kaufmannsbücher und Briefe usw. gezielt zu durchforschen, sondern auch die Bildquellen systematisch zu erfassen und kritisch auszuwerten und sie nicht nur - wie das noch häufig geschieht - als Illustration zu verwenden.

Die Erforschung der Geschichte der hansischen Häfen hat sich bisher doch überwiegend auf die großen Seehäfen orientiert und die kleinen Häfen sowie die Flußhäfen - von einzelnen besonders anzuerkennenden Ausnahmen abgesehen - erheblich vernachlässigt. Der Abbau dieser Versäumnisse wäre zweifellos ebenfalls ein dringendes Forschungsdesiderat.

Schließlich erscheint es angebracht, die Untersuchung der Geschichte der Häfen zur Hansezeit nicht nur im hansischen Wirtschaftsraum, sondern im kontinentalen Maßstab stärker vergleichend anzulegen. Nur unter einer solchen weiter ausgreifenden Sichtweise wird sich dann auch genauer beurteilen lassen, welcher historische Platz und welche Wirkung den hansischen Häfen im Rahmen der allgemeinen Wirtschafts-, Technik- und Sozialgeschichte zuzuerkennen ist.

Die Schifffahrt der lettischen Volksstämme in der Epoche des frühen Feudalismus

VILNIS PAVULANS

Seit alters her ist die Ostsee ein wichtiger Verkehrsweg für die Völker, die ihre Küste bewohnten. Dank seiner geographischen Lage gewann das Baltikum schon seit dem 10. Jh. eine besondere Bedeutung in Europa, denn die Daugava (Düna) wurde zu einer wichtigen Transitmagistrale¹, sie bildete den Weg der „Waräger zu den Griechen“. Es besteht die Möglichkeit, daß dieser Weg schon früher - vielleicht im 5. oder 6. Jh. - benutzt wurde.²

Die Einwohner Lettlands fanden mit der Daugava und der langen Küste günstige Verhältnisse vor, um Seefahrt zu betreiben. Zunächst war dies für die binnenländischen Verbindungen wichtig, wenig später begünstigte diese Lage auch die Aufnahme von Beziehungen zu den Nachbarn. Bald sollten sich die hier wohnenden Völker an ein System internationaler Kontakte der Ostsee anschließen. Meine Aufgabe ist es daher, hier einen kurzen Überblick über die Schifffahrt der Kuren, Sengaller und Liven zu geben.

Die mit der Schifffahrt der baltischen Völker verbundenen Fragen sind noch sehr wenig erforscht. Dies ist vor allem der Quellenlage geschuldet. Im Vergleich zu einem gewaltigen Strom von Informationen über die skandinavische Seefahrt während der Wikingerzeit (9.-11. Jh.), liegen nur wenige Quellen über die Seefahrt der Kuren, Sengaller und Liven vor. Ein Zeichen dafür ist die Tatsache, daß das in der Nummer 100 der Hansischen Geschichtsblätter gegebene Verzeichnis der Publikationen über die Geschichte der Schifffahrt zwar zwanzig Seiten umfaßt, es darin jedoch keine einzige Publikation über die uns interessierenden Fragen gibt.

Die ersten Untersuchungen zu diesem Thema haben lettische Historiker angestellt.³ Auch von einigen sowjetischen⁴ und anderen ausländischen⁵ Forschern

¹ Ē. MUGUREWIČ, *Vostočnaja Latvija i sosednie zemli v X-XIII vv.*, Riga 1965, S. 98.

² A. LUNDSTRÖM, *Grobin - Ansgars krönikans Seeburg?*, in: *Gutar och vikingar*, hg. v. I. JANSON, Stockholm 1983, S. 324.

³ A. MALVESS, *Latviešu tirdzniecības sakaru un kuģniecības attīstība*, in: *Kuģniecības gadagrāmata*, 2/1927, S. 12-49; A. ŠVĀBE, *Senā Kurša*, in: *Straumes un avoti*, I. Bd., Riga 1938, S. 45-114; M. SAMS, *Latviešu senā kuģniecība*, Riga 1939; R. MALVESS, *Senās Latvijas kuģniecības vēsture*, Riga 1940 (Das Ms. wird im Museum für die Geschichte Rigas und der Seeschifffahrt (VRVM 21826, I, II, 207) aufbewahrt).

⁴ J. ZUTIS, *Agrie viduslaiki Latvijā*, Riga 1948; H. MOORA, *H. Pirmatnējā kopienas iekārta un agrā feodālā sabiedrība Latvijas PSR teritorijā*, Riga 1952; J. SKOLIS, *Senais Rīgas kuģis*, in: *Par tehnikas*

wurden die Seefahrten dieser östlichen Völker am Rande behandelt. Durch unkritische Quellennutzung sind in letzter Zeit in Lettland mehrere Publikationen erschienen, die eine völlig falsche Vorstellung von der Schifffahrt der Kuren und der gesamten Geschichte der Schifffahrt Lettlands geben.⁶

Die Erforschung eines jeden Themas ist in erster Linie von der Quellenlage abhängig. In diesem Fall ist die Quellenbasis als ziemlich schmal, kompliziert und widersprüchlich zu charakterisieren. Außerdem stammen fast alle schriftlichen Quellen, die irgendwelche Informationen über das genannte Thema geben, von Ausländern, die zuweilen aus sehr fernen Ländern, wie zum Beispiel Island, kommen. Diese Gewährsleute interessierten sich in erster Linie für jene Ereignisse, die mit ihrer Heimat, mit den Schicksalen ihrer Landsleute oder irgendwelchen größeren, spektakulären Unternehmungen verbunden waren. Weniger Interesse hatten sie für die Seefahrt der baltischen Völker. Deshalb findet man in ihren Schriften nur karge Mitteilungen über das uns interessierende Thema. Die Zahl schriftlicher Quellen über das Baltikum wächst seit dem Anfang des 13. Jh.s. Zu dieser Zeit entstanden die Chroniken, die der deutschen feudalen Expansion im Baltikum gewidmet waren. Doch das Augenmerk dieser Chronisten war mehr auf militärische und politische Ereignisse gerichtet. Der Schifffahrt der einheimischen Bevölkerung wird nur im Zusammenhang mit diesen Ereignissen gedacht. Natürlich gibt es auch eine originäre Quelle - die Folklore, in erster Linie die der lettischen Volkslieder (*dainas*). Doch die Benutzung dieser Quelle ist sehr kompliziert, hauptsächlich dadurch, daß sie schwer zu datieren ist und vieles erst in späteren Zeiten dazutrat. Vorläufig fehlt es an einer Methode, die Volkslieder als eine historische Quelle nutzen zu können.

Fast alle Quellen, in denen die Schifffahrt der Völkerschaften Lettlands berührt wird, sind narrativ. Ihre Glaubwürdigkeit ist daher begrenzt. Es ist notwendig, solche Quellen kritisch zu prüfen und mit anderem Material zu vergleichen. In diesen Quellen findet man am häufigsten Mitteilungen über die Kuren, dann folgen die Sengaller und endlich die Liven. Augenscheinlich entspricht dies der Bedeutung jener Völkerschaften in der damaligen Schifffahrt.

Die ersten Mitteilungen, aus denen man etwas über die Schifffahrt der Kuren erfährt, finden sich in dem Werk des Bremer Erzbischofs Rimbart *Das Leben Ans-*

vēsturi Latvijas PSR, hg. v. J. PANOVKO, 6. laid, Riga 1964, S. 97-110; X. MOORA; X. LIGI, Chozjajstvo i obščestvenyi stroj Pribaltiki v načale XIII veka., Tallin 1969, S. 27 f.; P. STEPINŠ, Seno kursu jūrnieki un viņu kuģi, in: Dabas un vēstures kalendārs 1969. gadam, Riga 1968, S. 181-185; A. CAUNE, Kuģu atradaumi senajā Rīgas ostā, in: Dabas un vēstures kalendārs 1969. gadam, Riga 1968, S. 194-198.

⁵ H. REBAS, Internationella medeltida kommunikationer till och genom Balticum, in: Svenskt Historisk tidskrift Stockholm 2/1978, S. 163 f.; H. KELLENBENZ, Bäuerliche Unternehmenstätigkeit im Bereich der Nord- und Ostsee vom Hochmittelalter bis zum Ausgang der neueren Zeit, in: VSWG 49, 1/1962, S. 3-5; D. ELLMERS, Frūmittelalterliche Handelsschifffahrt in Mittel- und Nordeuropa, (Offa-Bücher 28), Neumünster 1984, S. 234, 240; L. THUNMARK-NYLEN, Gotland och Ostbaltikum, in: Gutar och vikingar, hg. v. I. JANSON, Stockholm 1983, S. 306-322.

⁶ A. ZALSTERS, Akmens kuģi un debess puses, in: Zvaigžņota debess 1/1983, S. 38-41; DERS., Kurzemes pirmā baka, in: Zvaigžņota debess 4/1981, S. 64-66.

garii. Hier wird beschrieben, wie in der Mitte des 9. Jh.s die Schweden, die sich einen Teil von Kursa (Kurland) unterworfen hatten, von den Kuren vertrieben worden waren. Als die Dänen davon hörten, beschlossen sie, Kursa zu erobern und kamen mit einer großen Flotte. Doch die Kuren hatten die Feinde rechtzeitig bemerkt, und konnten die Dänen zur Umkehr zwingen. Falls es sich nicht um einen reinen Zufall in der Überlieferung handelt, könnte man annehmen, daß die Kuren eine spezielle Wache am Meer hatten. Natürlich ist dies nur eine Hypothese und doch kennen wir bestimmte Parallelen, denn im 11. Jh. hatte die Dänen solche Wachen gegen die Wenden.⁷

Die Dänen wurden von den Kuren schwer geschlagen. Im *Leben Ansgarii* heißt es dazu: *Dataque sibi victoria, medietate populi Danorum caede prostrata, medias naves eorum diripuerunt ...*⁸ Es ist klar, daß es eine Seeschlacht gegeben haben muß: Wenn man das Wort *diripuerunt* mit „berauben“ übersetzt, ergibt sich, daß die Hälfte der dänischen Flotte, die bereit war, Kursa zu erobern, geschlagen und beraubt wurde. Daraus folgt, daß die Kuren selbst eine eigene, ausreichend starke Flotte hatten.

Im Jahr 854 erschienen die Schweden wieder an der Küste von Kursa. Sie richteten ihren Angriff gegen die kurische Burg Seeburg. Wenn es stimmt, daß Seeburg das jetzige Grobiņa⁹ (Grobin) ist, so entsteht die Frage, warum die Kuren ihre „Seeburg“ zehn Kilometer vom Meere entfernt, am Fluß Alande, der die Seeburg mit dem Meere verbindet, gebaut haben. Offensichtlich befand sich hier der Meereshafen. Das bezeugen auch die Worte Rimberts, der schreibt, daß nach der Eroberung von Seeburg der schwedische König seine Flotte entließ (*demissis navibus*) und sich auf dem Landweg zu einer anderen Burg, Apule, begab. So war also Seeburg der kurische Meereshafen. Die Kuren hatten ihre eigene Flotte, sie beschäftigten sich nicht nur mit Raubfahrten, sondern offensichtlich auch mit Handel. Wir können wohl annehmen, daß, wenn der ganze Handel dieser Periode nur allein in den Händen der Schweden konzentriert gewesen wäre, nach ihrer Vertreibung aus Kursa die Handelstätigkeit unterblieben wäre.

Das archäologische Material bezeugt jedoch, daß die Handelsbeziehungen noch im 9.-10. Jh. bestanden haben und die Kuren besonders feste Verbindungen mit Schweden, besonders mit Birka, hatten.¹⁰

Rimbert gebraucht sehr undeutliche Bezeichnungen für die administrativen Einheiten in Kursa: *Regno vero ipsum quinque habebat civitates*.¹¹ Im 9. Jh. war Kursa natürlich kein Königreich und die Bezeichnung *regnum* ist als rein geographischer

⁷ V. PĀVULĀNS, Publikācija, kas noder arī vēsturniekiem, in: LPSR ZA Vēstis 5/1982.

⁸ Vita Anskarii, in: Quellen des 9. und 11. Jahrhunderts zur Geschichte der Hamburgischen Kirche und des Reiches, Berlin 1961, S. 94.

⁹ ŠVĀBE, (wie Anm. 3), S. 50; T. ZEIDS, Feodalisms Livonija, Riga 1951, S. 57; B. NERMAN, Grobin-Seeburg. Ausgrabungen und Funde, Stockholm 1957.

¹⁰ MUGUREVIČ, (wie Anm. 1), S. 85.

¹¹ Vita Anskarii, (wie Anm. 8), S. 94.

Begriff¹² zu verstehen, die fünf genannten *civitates* aber sind sicher bestimmte Gemeinschaften oder Gebiete gewesen. Es ist sehr verlockend, anzunehmen, daß sie mit den Schiffsgebieten Norwegens oder den Gebieten des Tings auf Gotland identisch wären. Man könnte dann annehmen, daß jedes von diesen Gebieten seinen eigenen Hafen gehabt hat, ebenso wie das bei den Nachbarn auf Gotland war.¹³ Es ist sehr wahrscheinlich, daß die geringe Entfernung, die beständigen Kontakte und die gleichen geographischen Bedingungen ähnliche gesellschaftliche Verhältnisse in den benachbarten Territorien entstehen ließen. In den letzten Publikationen der sowjetischen und schwedischen Archäologen ist die Frage gestellt worden, wer bei diesen Beziehungen die aktivere Rolle gespielt haben mag - die Kuren oder die Gotländer.¹⁴

So enthält die Erzählung Rimberts interessante Anregungen, um über die Seefahrt der Kuren im 9. Jh. nachzudenken. Natürlich bildet das 9. Jh. nicht den Anfang der kurischen Seefahrt, sondern es gibt ältere Traditionen. B. Nerman meint, daß die schwedischen Eroberungen in Kursa ihren Anfang im Jahr 600 hatten¹⁵, wogegen P. Lundström schon vom Jahr 400 spricht.¹⁶ Mit Sicherheit kann man behaupten, daß diese Kontakte beiderseitig waren. Sehr interessant ist die Erzählung über die sogenannte Brovallaschlacht im Jahre 750¹⁷, in der es viel Legendäres gibt. Die Historiker meinen, daß sich diese Schlacht zwischen dem dänischen König Harald Hildetand und dem König der Sväen, Sigurd Ring, am Broviken, an der Küste Smålands¹⁸, abgespielt hat. Harald fand Hilfe bei den Slawen, Sachsen und Liven, Sigurd bei den Kuren und Esten. Die Quellen erzählen, Sigurd und seine Verbündeten hätten nicht weniger als 2500 Schiffe gehabt.¹⁹ Wieviele von ihnen den Kuren gehört haben, wird nicht gemeldet. Diese Berichte sind umstritten. Ausgehend von den Quellen, muß man die Periode bis zum 10. Jh. in der Schiffahrtsgeschichte der Kuren als legendenumwoben bezeichnen.

Mit dem 10. Jh. wird das Bild von der Schiffahrt deutlicher. In den schriftlichen Quellen dieser Zeit findet man des öfteren Mitteilungen über die baltischen Völker, die nun auch schon etwas konkreter sind. Das ist einerseits damit zu erklären, daß die skandinavischen Beziehungen zum Baltikum häufiger und aktiver werden, andererseits kann man annehmen, daß die Aktivität der baltischen Seefahrer gewachsen ist.

¹² T. ZEIDS, Senākie valstiskie veidojumi Latvijā latviešu buržuāziskās historiogrāfijas apgaimojumā. Kritisks apcerējums, in: Vēstures problēmas 5/1962, S. 41.

¹³ P. LUNDSTRÖM, De komo vida ... Vikingars hamm vid Paviken på Gotland, Udevalla 1981.

¹⁴ MUGUREVIČ, (wie Anm. 1), S. 85; THUNMARK-NYLEN, (wie Anm. 5), S. 320.

¹⁵ NERMAN, (wie Anm. 9), S. 177.

¹⁶ LUNDSTRÖM, (wie Anm. 2), S. 324.

¹⁷ Saxo Grammaticus, Die ersten neun Bücher der dänischen Geschichte, Berlin 1900, S. 407; T. ZEIDS, (wie Anm. 9).

¹⁸ Vikingatidens ABC, hg. v. L. THUNMARK-NYLEN, Stockholm 1981, S. 34 f.

¹⁹ Saxo Grammaticus, (wie Anm. 17), S. 406.

In den Quellen erscheint die Bezeichnung *Östlicher Weg*. Er umfaßt Kursa und Estland.²⁰ Die isländische Saga von Egil erzählt von einer Fahrt im ersten Drittel des 10. Jh.s auf dem *östlichen Weg* nach Kursa.²¹ Anfangs versuchten die ankommenden Wikinger, den Eindruck zu erwecken, daß sie nur friedliche Ziele hätten. Sie schlossen mit den Kuren einen Handels- und Friedensvertrag und führten nach der Unterzeichnung auch einen halben Monat lang einen ruhigen Handel. Doch danach begannen sie zu rauben. Das zeugt davon, daß es offensichtlich nicht so einfach war, so plötzlich in dieses Land einzufallen, wie es die Skandinavier gewöhnt waren. Egil und seine zwölf Wikinger gerieten bei einem reichen und einflußreichen kurischen Bauern in Gefangenschaft. In seinem Haus waren schon drei dänische Gefangene. Sie erzählten, daß die Kuren sie schon im vorigen Sommer gefangen genommen hatten. Die Sage erzählt nicht, wo sie in Gefangenschaft geraten waren. Aus dem Kontext läßt sich jedoch schlußfolgern, daß dies in Dänemark gewesen sein muß.

Egil nennt diesen reichen Kuren *Bond*. Von der Beschreibung seiner Lebensweise, seines Reichtums - in seinem Haus sei viel Silber gewesen - und seines Einflusses, kann man darauf schließen, daß er den höheren Kreisen der *Bonden* angehörte. Offensichtlich ist er der Älteste einer territorialen Gemeinschaft (eines Dorfes?) gewesen. Ausgerechnet in dieses Haus kamen Egil und seine Wikinger. Es scheint, daß der Kure Schifffahrt betrieben hat. Das würde die Herkunft der dänischen Gefangenen und des vielen Silbers erklären.

In der Saga von Olof Tryggvason wird erzählt, wie die Mutter Olofs zusammen mit ihm in den siebziger Jahren des 10. Jh.s aus Angst vor Verfolgung durch die Königin Gunhild und ihre Söhne nach Kiew in Rußland flüchtete. Auf dem Meer überfielen sie die Wikinger und nahmen sie gefangen. Es stellt sich heraus, daß diese Wikinger Esten waren.²² Wenn schon Snorre Sturlusson das Wort *Wikinger* gebraucht hat, so bedeutet das, daß die Esten Seefahrer und Krieger wie die skandinavischen Wikinger waren. Da die Esten und Kuren nach dieser Quelle offensichtlich in den gleichen Verhältnissen lebten und auf derselben Entwicklungsstufe standen, so kann man daraus folgern, daß die Kuren nicht weniger erfahrene Seefahrer und Krieger waren.

Die interessantesten Fakten beziehen sich auf das 11. Jh. In den Quellen wird über intensive Raubzüge der baltischen Völkerschaften in Skandinavien erzählt. In der Saga von Magnus dem Guten wird im 23. Kapitel erzählt, wie der dänische Staat, der zeitweilig ohne König geblieben war, beständig von Wenden, Kuren, Sachsen und anderen Völkern des *Austrvegr* (Östlichen Weges) bedroht wurde.²³ Es ist interessant, daß unter den Völkern, die Dänemark oft überfallen haben, die Kuren, Wenden und Sachsen besonders hervorgehoben werden. Sie sind einzeln unter den Völkern des *Austrvegr* genannt. Es ist bekannt, daß die Dänen gegen die Wenden Kriegszüge organisierten. Es gibt jedoch keine Mitteilungen, daß die Dä-

²⁰ T.H. JACKSON, „Vostočni put“, isländskich korolevskich carej, in: Istorija SSSR 5/1976, S. 167.

²¹ Senās Latvijas vēstures avoti, hg. v. A. ŠVĀBE, Riga 1937.

²² S. STURLUSSON, Krug Semnoi, Moskau 1980, S. 100.

²³ A.a.O., S. 391.

nen ähnliches gegen die Kuren unternommen hätten. Man kann annehmen, daß die Angriffe der Kuren auf Dänemark nicht so bald endeten. In der Mitte des 11. Jh.s beschäftigte sich der dänische König Sveins wieder mit der Bildung der *Wachen des Meeres* gegen Wenden und andere Völker des *Austrvegr*, auch gegen Kuren. Sie werden alle als Wikinger bezeichnet. Diese Wachen sollten sowohl im Winter als auch im Sommer bezogen werden.²⁴

Die Tatsache, daß in zwei Sagas in der Mitte des 11. Jh.s die Kuren als besonders gefährliche Seeräuber bezeichnet werden, bezeugt das hohe Niveau ihrer Schifffahrt. Dabei muß man hinzufügen, daß diese zwei Quellen die ersten gesicherten Zeugnisse über die Errungenschaften der kurischen Seefahrt geben. Wenn die Kuren schon die Küste Dänemarks erreichten, können wir annehmen, daß sie wohl auch die Küste Schwedens im 11. Jh. besuchten und plünderten.

Interessante Hinweise geben uns Runeninschriften. Nach den Angaben von J. Melnikowa sind in Schweden und Gotland acht Inschriften gefunden worden, die sich auf das Territorium Lettlands beziehen, doch mit Kurzeme (Kurland) ist nur eine von ihnen - die Inschrift von Schönhem auf Gotland - verbunden. Diese Inschrift erzählt, daß ein Liknatr oder Likvoss in Windoja gestorben sei.²⁵ Augenscheinlich ist hier der Fluß Venta oder eine Siedlung an der Ventamündung gemeint. So entsteht nun die Frage, warum sich auf Kurzeme, das doch Schweden so nahe liegt und so alte Kontakte zu ihm hatte, nur ein einziger Stein bezieht. Das können wir dadurch erklären, daß die Kuren jetzt gefährliche Seeräuber geworden waren. Sie fielen oft in Skandinavien ein, die Skandinavier aber begannen den Kuren auszuweichen und allmählich endeten ihre Raubzüge gegen Kursa. Wenn der Kanoniker Adam von Bremen im 11. Jh. erzählt, daß die Kuren der unbarmherzigste Stamm sind, daß alle vor ihnen flüchteten, daß sie viel Gold und viele gute Pferde hätten, dann spricht er von den Kuren als sehr gefährlichen Krieger.²⁶

In bezug auf das 12. Jh. gibt es wenige glaubwürdige Informationen. Das ist auch verständlich, denn mit dem Ende der Wikingerzeit gab es weniger zu erzählen. Es gab weniger spektakuläre Erlebnisse und deshalb verminderte sich die Anzahl der Quellen in den Sagas und Runeninschriften. Doch die Fakten, die uns zur Verfügung stehen, zeugen davon, daß die Raubzüge der Kuren weitergingen und ihre Schifffahrt sich weiterentwickelte.

Nach den Mitteilungen des Chronisten Saxo Grammaticus vom Ende des 12./Anfang des 13. Jh.s haben Kuren und Schweden zusammen mit den Wenden während der Regierungszeit des legendären dänischen Königs Rorik die Tributpflicht gegenüber Dänemark abzuschütteln versucht.²⁷ Die Saga von Knittlingen erzählt über den samländischen²⁸ Kaufmann Vidgantr, der von den kurischen See-

²⁴ A. a. O., S. 430

²⁵ Senās Latvijas vēstures avoti, (wie Anm. 21), Nr. 17; E. A. MELNIKOWA, Skandinavskie runičeskie nadpisi, Moskau 1977, Nr. 21, S. 209.

²⁶ Adam Bremensis, Gesta Hamburgensis ecclesiae pontificum, in: Quellen des 9. und 11. Jh.s zur Geschichte der Hamburgischen Kirche und des Reiches, Berlin 1961, S. 454.

²⁷ Senās Latvijas vēstures avoti, (wie Anm. 21), Nr. 20.

²⁸ Samland - Halbinsel in Preußen.

räubern verfolgt, eine Zuflucht in Hedeby findet. Aus Dankbarkeit für die gastliche Aufnahme schenkte dieser Kaufmann dem dänischen König Kanut 8000 weiße Felle.²⁹ Das bezeugt, daß auch im 12. Jh. die Kuren Raubfahrten in dänische Gewässer unternahmen. Andere Quellen erzählen, daß im Jahre 1177 die Kuren und Esten die Insel Öland eingenommen hätten. Im Jahr 1180 ermordeten sie den schwedischen Bischof Rodulf.³⁰ Die Schweden waren gezwungen, bei den Rittern des Erzbischofs Absalon um Hilfe nachzusuchen, um die Räuber von der Insel zu vertreiben. Im Jahre 1187 zerstörten die *Heiden* die schwedische Handelsstadt Sigtuna. Manche Historiker meinen, daß unter diesen *Heiden* auch Kuren und Esten gewesen seien.³¹ Diesen Gedanken bekräftigen auch die Mitteilungen aus der Saga von Knittlingen. Hier wird erzählt, daß die Esten, Kuren und Karelrier den Schweden keine Ruhe gelassen hätten, und daß sie den Handelsweg an deren Küste unsicher machten.³²

Im 13. Jh. begann der Seehandel bedeutender zu werden. Das bezieht sich natürlich auch auf die Kuren. Es ist schon erwähnt worden, daß die Historiker - besonders auf wirtschaftlichem Gebiet - eine große Ähnlichkeit zwischen der Insel Gotland und den Gebieten der kurischen Seeküste feststellten. Es ist bekannt, daß die höheren Kreise der gotländischen Bonds Handel betrieben haben.³³ Man kann daraus schließen, daß auch die Oberschicht der an der Seeküste wohnenden Kuren im Überseehandel aktiv waren. Vom Handel der baltischen Völker zeugt das vom deutschen Kaiser Friedrich I. im Jahre 1188 ausgegebene Privileg an die Stadt Lübeck. Darin heißt es, daß die Russen (Ruthenen), Gotländer (Goten), Normannen und andere Völker von Osten nach Lübeck kommen und dort den Handel ohne Zoll betreiben durften.³⁴ Da der „Östliche Weg“ auch das Territorium des Baltikums berührte, bezieht sich auch die Bezeichnung „Östliche Völker“ auf Kuren, Esten und Liven.³⁵ Doch in der zweiten Hälfte des 12. Jh.s bildeten sich in der Ostsee ungünstige Verhältnisse für die weitere Entwicklung der Schifffahrt und des Handels auf dem Meer der dort heimischen Einwohner. Hier erschienen deutsche Kaufleute, gefolgt von Geistlichen und Rittern.

Mit dem Eindringen der Deutschen ins Ostbaltikum entstanden auch neue historische Quellen, in denen viel mehr Material über die baltischen Völker zu finden ist. Ebenso gibt es auch über die Schifffahrt der östlichen Völker von diesem Zeitpunkt an mehr Informationen als in früheren schriftlichen Quellen zu finden waren. Die wertvollsten Fakten findet man in der Chronik Heinrichs von Lettland. Am Anfang der Chronik wird erzählt, wie in der Zeit von Bischof Meinhard der

²⁹ Kanut IV. (1163-1202); vgl. Z. OKULICS-KOZARYN, *Życie codzienne Prusów i Jadwigów w wiekach srednich (IX-XIII w.)*, Warszawa 1983, S. 195.

³⁰ ZUTIS, (wie Anm. 4); MALVESS, (wie Anm. 3).

³¹ ŠVĀBE, (wie Anm. 3).

³² OKULICZ-KOZARYN, (wie Anm. 29), S. 198.

³³ H. YRVING, *Gotlands medeltid*, Visby 1978, S. 131; N. FRIBERG; I. FRIBERG, *Målar områdets handels geographi*, in: *Sankt Eriks årsbok*, Stockholm 1969, S. 47.

³⁴ *Senās Latvijas vēstures avoti*, (wie Anm. 21), Nr. 23.

³⁵ Die Russen sind einzeln genannt.

Kreuzzug gegen die Kuren organisiert wurde. Wegen des starken Sturms gelang der Kreuzzug nicht.³⁶ Es ist interessant, daß an diesem Kreuzzug auch die Schweden teilnahmen. Das bestätigt das Vorhergesagte, daß die Angriffe der Kuren auf Skandinavien noch im 12. Jh. fortgesetzt worden sind. Das beweist auch eine andere Stelle in der Chronik. Im Jahre 1203 traf der Bischof Albert in Listrien, einem Gebiet im dänischen Königreich, die heidnischen Esten aus Ösel mit 16 Schiffen an. Sie hatten vor kurzem eine Kirche abgebrannt, Leute ermordet, einige in die Gefangenschaft entführt, das Land verwüstet und kirchliche Gegenstände geplündert, so wie man es allgemein zu dieser Zeit zu tun pflegte, und wie auch die Kuren in Dänemark und Schweden vorgingen.³⁷

Bemerkenswert ist, daß der genannte Kreuzzug gegen die Kuren organisiert worden war, obgleich die Interessen der Deutschen in erster Linie mit der Daugava verbunden waren. Dazu kam es, weil die kurischen Seefahrer in erheblichem Maße die Pläne der deutschen Kreuzritter gestört hatten. Dies bestätigt der Friedensvertrag, der im Jahre 1201 zwischen Kuren und Deutschen geschlossen wurde. Der Chronist erzählt: *Während die Kuren, die von der Ankunft des Bischofs und der Gründung der Stadt gehört hatten, nicht aus Angst vor dem Krieg, sondern allein auf den Ruf von Christus hin, ihre Vertreter sandten, um den Frieden zu schließen, waren die Christen mit dem Frieden einverstanden und bestätigten das nach der Sitte der Heiden mit dem Blutopfer.*³⁸ Die Worte *nicht aus Angst vor dem Krieg* sprechen davon, daß die Kuren von der Kraft ihrer Flotte überzeugt waren. Den Frieden mit den Deutschen schlossen sie nur deshalb, um den Handel mit Riga betreiben zu können. Die Deutschen aber dachten, daß es vorläufig besser sei, mit so gefährlichen Nachbarn wie den Kuren in Frieden zu leben.

In der Tatsache des Friedensschlusses dürfen wir in keinem Falle ein Übergewicht der Deutschen sehen, denn sonst hätten sie nicht die Bestätigung des Friedensvertrages nach der Sitte der Heiden durch das Blutopfer erlaubt. Auch die Deutschen, die beständig in Wisby lebten, waren nicht daran interessiert, die Beziehungen zu den Kuren und Öselern zu verschlechtern. Darüber erzählt auch Heinrich der Lette. Im Jahre 1203 traf Bischof Albert mit seinen Kreuzrittern in Wisby ein. Einige Tage danach erschienen hier die Öseler. Weiter schreibt der Chronist: *Als die Pilger sahen, daß die Heiden vorbeisegelten, machten sie den Bürgern und Handelsleuten Vorwürfe, daß sie dem Feind in christlichem Namen ganz ruhig an ihrem Hafen vorbeizufahren erlaubten. Als die Wisbyer sich zu den Öselern und erbeuteten zwei Schiffe.*³⁹ Einen ähnlichen Fall gab es einige Jahre nach dem Angriff der Kuren auf Riga im Jahre 1210. Die Quellen berichten: *als die Friesen mit den Pilgern auf die Insel Gotland kamen ... fanden sie dort die Kuren mit einer großen Beute vor und begannen den Kampf.*⁴⁰ Da die deutschen Ein-

³⁶ ILH I, S. 13.

³⁷ ILH VI, S. 1.

³⁸ ILH V, S. 3.

³⁹ ILH VII, S. 1 f.

⁴⁰ ILH XIV, S. 3.

wohner nicht unter den Kämpfern erwähnt sind, ist es wahrscheinlich, daß ihnen der Frieden mit den Kuren mehr wert war.

Von den Kuren wurde dieser Frieden bis zum Jahre 1210 beachtet. In diesem Jahr, als der Bischof Albert mit den meisten Kreuzfahrern nach Deutschland zurückkehrte, erschienen plötzlich in der Meerenge Irbe die Kuren mit acht Kaperschiffen, die augenscheinlich von einer Raubfahrt zurückgekehrt waren. Es entwickelte sich eine Schlacht, in der die Deutschen eine schwere Niederlage erlitten: 30 Ritter und viele weitere Männer wurden getötet.⁴¹

In demselben Jahr, 1210, beschlossen die Einheimischen, mit vereinten Kräften Riga zu zerstören, alle Deutschen festzunehmen und totzuschlagen. Heinrich der Lette gab in diesem Zusammenhang eine eindrucksvolle Beschreibung der kurischen Flotte, wenn er schreibt: ... *das ganze Meer schien wie mit einer dunklen Wolke bedeckt.*⁴² Wegen verschiedener Umstände, und hauptsächlich, weil man das Überraschungsmoment verpaßt hatte, mißlang der erhoffte Schlag. Doch das erfolglose Unternehmen machte keinen besonderen Eindruck auf die kurische Flotte. Die Kuren entwickelten eine große Aktivität in der Ostsee und trafen nicht nur einmal in Seeschlachten auf die Deutschen. Von so einem Fall erzählt Heinrich der Lette. Einige Jahre nach dem Kriegszug der Kuren nach Riga trafen die deutschen Kreuzritter die Kuren auf Gotland, wo sie sich auf dem Rückweg von einer Raubfahrt befanden. Die Deutschen kreisten sie plötzlich ein, töteten fast alle, ergriffen vier *Piratenschiffe* und viele Schätze, die die Kuren in den christlichen Ländern geraubt hatten.⁴³ Es scheint jedoch, daß beide Seiten nach dem Jahre 1210 versuchten, vor offenen Zusammenstößen auszuweichen. In den Jahren 1211 und 1220 sandten die Deutschen ihre Vertreter durch Kursa⁴⁴; im Jahre 1214 wiesen sie den Vorschlag der Liven, einen Kriegszug nach Kursa zu veranstalten, zurück.⁴⁵ Diese Lage bestand bis zum Ende der zwanziger Jahre des 13. Jh.s, als die Eroberung von Kursa begann.

Es gibt außerordentlich wenige schriftliche Mitteilungen über die Seefahrt anderer lettischer Völkerschaften, wie den Semgaller, Liven oder den Lettgaller.

In skandinavischen Quellen findet man Mitteilungen vom 11. Jh. in Runeninschriften. Auf die Semgaller beziehen sich drei oder vier Inschriften. Die interessanteste unter ihnen ist die Inschrift von Mervalla (Södermanland). Hier wird erzählt, daß eine Frau namens Sigrid diesen Stein für ihren Mann Swein, der mit großen Schätzen oft um die Landspitze Kolka nach Semgallen gefahren ist, aufgestellt hat.⁴⁶ Es ist wichtig hinzuzufügen, daß dieser Swein in einem Handelsschiff dorthin gelangte. Über den Handel der Skandinavier spricht auch die Inschrift auf dem Stein in Jeksten⁴⁷ und vielleicht auch die Inschrift von Grenste (beide in Sö-

⁴¹ A.a.O., S. 1.

⁴² A.a.O., S. 5.

⁴³ A.a.O., S. 3.

⁴⁴ ILH XV, S. 2; ILH XXIV, S. 11.

⁴⁵ ILH XVIII, S. 5.

⁴⁶ MELNIKOWA, (wie Anm. 25), Nr. 38.

⁴⁷ A.a.O., Nr. 29.

dermanland). Jene erzählt, daß Torsten zu den Sengallern gefahren ist.⁴⁸ Diese Inschriften zeigen, daß in den Kontakten der Skandinavier und Sengaller der Handel eine wichtige Rolle gespielt hat. Über andersartige Kontakte erzählt die Saga von Ingvar dem Reisenden.⁴⁹ Diese Saga gehört wohl zu der Gruppe der phantastischen Sagas, doch ein Teil der Fakten wird als glaubwürdig anerkannt.⁵⁰ Die Saga erzählt, daß in der Zeit zwischen den Jahren 1035 und 1041 Ingvar nach Sengallen gefahren ist, um dort Abgaben zu empfangen. Nach einigen Schwierigkeiten gelang es ihm, die Abgaben in Gold, Silber und anderen Dingen zu bekommen. Hier muß man erwähnen, daß die Kuren die Tributpflicht von Schweden schon in der Mitte des 9. Jh.s abgeschüttelt hatten. Vielleicht hatten die Sengaller keine Flotte, die stark genug war, um die Schweden an der Eintreibung der Abgaben zu hindern.

Einige Tatsachen erlauben es auch, über eine mögliche semgallische Schifffahrt zu sprechen. In diesem Zusammenhang ist eine Aufschrift auf einer Gewichtschachtel, die man in Sigtuna gefunden hat, sehr interessant. Hier steht: *Djerv bekam die Waage von einem Sengaller in ...land.*⁵¹ Das Wort mit dem Bestandteil *...land* kann nicht Sengallen bedeuten. Wenn man annimmt, daß die stark geschädigten Runenzeichen ein Überseeland bezeichnen (nicht *Livland* oder *Kurland*), dann kann das als Zeugnis für die Seefahrten der Sengaller dienen. Außerdem stellt sich die Frage, woher die Sengaller soviel Gold und Silber für Abgaben an Ingvar hatten.

Einige Fakten für die Bestätigung dieser These kann man in der Chronik Heinrichs des Letten finden. Der Chronist erzählt: *Von dem Steinbau* [Schloß Uxküll, d. A.] *hörend und nicht wissend, daß sie [die Steine, d. A.] mit Kalk befestigt wurden, kamen in dieser Zeit die Nachbarn, die heidnischen Sengaller mit großen Schiffstauen und dachten in ihrer Dummheit, das Schloß in die Daugava zu ziehen.*⁵² Die Schiffstau sind ein sicherer Beweis dafür, daß die Schifffahrt bei den Sengallern bekannt war. Natürlich, jedes dicke Tau kann man als Schiffstau bezeichnen, man darf jedoch nicht vergessen, daß Heinrich der Lette die örtlichen Verhältnisse gut gekannt hat.

In einer anderen Stelle der Chronik erzählt Heinrich der Lette, daß der römische Papst allen streng unter Anathema verboten hatte, die Sengaller zu Handelszwecken zu besuchen, besonders in ihrem Hafen.⁵³ Es gibt viele Hypothesen, doch bis jetzt ist es noch nicht überzeugend gelungen⁵⁴, den Hafen der Sengaller zu lokalisieren. Uns interessiert allerdings hier allein der Fakt, daß so ein Hafen bestanden hat. Es ist bedeutungsvoll, daß die Deutschen diesen für einen gefährlichen

⁴⁸ A. a. O., Nr. 31.

⁴⁹ Senās Latvijas vēstures avoti, (wie Anm. 21), Nr. 11.

⁵⁰ E. A. MELNIKOWA, Ēkspedīcija Ingvara Putešestvennika na vostok i pochod pusskich na Vizantiju v 1043 g., in: Skandinavskii sbornik, Tallin 1976, S. 75, 78.

⁵¹ MELNIKOWA, (wie Anm. 25), Nr. 77.

⁵² ILH I, S. 6.

⁵³ ILH IV, S. 6 f.

⁵⁴ V. PĀVULĀNS, Vācu tirgotāju un feodālu uzbrukums Kursas un Zemgales satiksmes celiem, in: LPSR ZA Vēstis 10/1964.

Konkurrenten Rigas angesehen haben. Deshalb kam es zu einem solchen Verbot. Warum hatten die Sengaller einen eigenen Hafen? Es ist sicher, daß die Schifffahrt der Sengaller nicht einen solchen Umfang erreicht hatte wie die der Kuren. Bestimmt begaben sie sich nicht auf besonders weite Fahrten, doch das Meer kannten sie wohl. Das bezeugt auch das archäologische Material. Viele Archäologen, in erster Linie E. Mugurewitsch, haben auf Grund dieses Materials den Gedanken geäußert, daß im 10./11. Jh. nicht nur Kuren, sondern auch einige semgallische Krieger und Kaufleute in einzelnen Fällen Skandinavien besucht haben.⁵⁵

Die ersten, natürlich nicht sehr glaubwürdigen Mitteilungen über die livische Schifffahrt finden wir bei Saxo Grammaticus in der Erzählung über die Brovalla-Schlacht in der Mitte des 8. Jh.s. Es wird erzählt, daß die Flotte Haralds dank der Beteiligung der Slawen, Liven und Sachsen stark gewesen sei.⁵⁶

Obgleich in den schriftlichen Quellen keine Mitteilungen über die Seefahrt der Liven vom 9. bis zum 11. Jh. zu finden sind, erscheint es doch unglaublich, daß die Beteiligung der Liven an der Schlacht von Brovalla, wenn wir den Bericht als wahr annehmen, ein reiner Zufall war. Die Liven befanden sich in ständigen Kontakten mit den Skandinaviern. Die Daugava war einer der Wikingerwege nach Osten, außerdem unternahmen die Skandinavier Raubzüge in das Land der Liven oder trieben Handel mit ihnen. Die Quellen erzählen oft über Skandinavier im Livenland, so z.B. Saxo Grammaticus oder aufgefundene Runeninschriften auf einem Stein von Oda (Södermanland) und auf einem Stein von Växholm (Uppland).⁵⁷ Beide Inschriften beziehen sich auf das 11. Jh.

In der Chronik Heinrichs des Letten erscheinen immer neue Fakten, die die Behauptung erlauben, daß die Tradition der livischen Seefahrt nicht unterbrochen wurde. Heinrich der Lette erzählt, daß sich am Ende des 12. Jh.s die Liven in Sala (Salaspils) von der Christenheit losgesagt und Meinhard mit Hohn gefragt hätten, wieviel Salz und *Wadmall* (Tuch) in Gotland kosten würden.⁵⁸ Die Liven kannten also Gotland und hatten diese Insel zu Handelszwecken besucht.

So zeigt das vorgestellte Material, daß die Schifffahrt nicht nur bei den Kuren, sondern auch bei Sengallern und Liven bekannt war. Doch es ist nicht zu bezweifeln, daß sich die Kuren mit den Raubfahrten und dem Überseehandel viel mehr beschäftigten als die anderen Völkerschaften Lettlands.

Aus einigen Fakten bei Heinrich dem Letten kann man eine interessante Schlußfolgerung ziehen: Die Insel Gotland hat in den Überseeraubzügen der baltischen Völker eine zentrale Rolle gespielt. Gotland war gewissermaßen eine Basis, eine Zwischenstation für die Angriffe auf andere Gebiete Skandinaviens.

Da die höheren Kreise der gotländischen Bonds das Erstarken Schwedens und Dänemarks nicht zulassen wollten, fanden sie eine gemeinsame Sprache mit den oberen Schichten der Kuren und Öseler. In der Chronik ist mehrmals die Rede davon, daß sich die Kuren und Öseler in Gotland aufgehalten haben. Hier konnten sie

⁵⁵ MUGUREWIČ, (wie Anm. 1), S. 85.

⁵⁶ Saxo Grammaticus, (wie Anm. 17), S. 407.

⁵⁷ MELNIKOWA, (wie Anm. 25), Nr. 40, 64.

⁵⁸ LH I, S. 11.

sich erholen, die Beute überprüfen und sortieren, einen Teil vielleicht an Einheimische verkaufen und notwendige Waren bei ihnen oder den deutschen Kaufleuten, die seit der Mitte des 12. Jh.s in Gotland siedelten, einkaufen. Es ist sogar möglich, daß zwischen den Gotländern und den baltischen Völkerschaften ein mündlicher Vertrag bestand. Man muß beachten, daß Gotland eine natürliche Zwischenstation für die baltische Seefahrt und damit auch für die Deutschen darstellte. Es wurde schon gesagt, daß im Jahre 1203 der Bischof Albert mit seinen Kreuzrittern an der Küste Gotlands die Öseler getroffen hatte. Einige Jahre nach dem Angriff der Kuren auf Riga trafen die Kreuzritter dort auch die Kuren an. Es ist interessant, daß in beiden Fällen die Gotländer nicht an den Kämpfen der Kreuzritter mit den Öselern und Kuren teilnahmen.

Von den festen Beziehungen zwischen Kursa und der Insel Gotland zeugt auch eine historische Rechtsquelle. Am 28. Dezember 1230 schloß ein Teil des unterworfenen Kursa einen Vertrag mit dem päpstlichen Legaten Balduin von Alna. Der Vertragstext spricht lakonisch davon, daß die Kuren dieselben Abgaben zu leisten hatten wie die Gotländer.⁵⁹ Da die Abgaben nicht näher konkretisiert wurden, zeugt dies davon, daß den Kuren die Verhältnisse in Gotland bekannt waren und keine spezielle Beschreibung verlangten. Wir können annehmen, daß zwischen Kursa und Gotland in den ersten Jahrzehnten des 13. Jh.s feste, friedliche Kontakte bestanden haben, die ohne eine intensive Schifffahrt nicht möglich gewesen wären.

Die Schifffahrt der baltischen Völker in jener Zeit war mit Raubfahrten verbunden und oft hatte man mit anderen Piraten zu kämpfen. Deshalb fuhr man in Flotten aus. In der Chronik von Heinrich dem Letten kann man einige Daten über die Zahl der Schiffe in solchen Flotten finden: 16 Schiffe der Öseler verwüsteten Lestrien⁶⁰, die Esten griffen mit zehn Piratenschiffen und zwölf anderen die Schiffe der Deutschen an⁶¹, die Kuren erschienen mit acht Piratenschiffen in der Meerenge Irbe⁶², vor den Küsten Gotlands trafen die Deutschen eine Flotte der Kuren und ergriffen vier Schiffe.⁶³ Nach den Daten der Chronik befanden sich auf einem Schiff dreißig Menschen.⁶⁴ An den Raubfahrten beteiligten sich also einige Hundert bewaffnete Männer. Es war dies eine ausreichende Macht, um einen mehr oder weniger erfolgreichen Kriegszug zu sichern.

Das Gesagte wird durch das Material über die skandinavischen Kriegszüge bestätigt. In der Saga von Njal wird erzählt, wie ein adliger Isländer sich für eine Wikingereinfahrt mit zwei Schiffen rüstete, jedoch der Norweger Elvir sagte ihm, dies wäre eine wahnsinnige Idee und bot ihm noch zwei Kriegsschiffe an.⁶⁵ Es stellte sich heraus, daß vier Schiffe vollständig genügten, um mit anderen Wikingern zu

⁵⁹ A.P. NOVOSELZEV; W.T. PAMUTO; L.W. ČEREPNIN, Puti rasvitija feodalizma, in: Zakavkaz, Crednaja Azija, Rus', Pribaltika 1972, Beilage Nr. 2 § 3.

⁶⁰ ILH VII, S. 1.

⁶¹ ILH VIII, S. 4.

⁶² ILH XIV, S. 1.

⁶³ A.a.O., S. 3.

⁶⁴ ILH VII, S. 2.

⁶⁵ Die Sage vom weisen Njal, Leipzig 1978, S. 99 f.

kämpfen, in Samland zu rauben und Ösel zu erreichen. Es ist möglich, daß die Schiffe der Isländer etwas größer waren.

Die Größe der kurischen Flotte ist unmöglich zu bestimmen. Aufgrund einiger Mitteilungen und Analogien kann man eine gewisse Vorstellung über sie gewinnen. So schreibt Heinrich der Lette, daß beim Angriff auf Riga im Jahre 1210 die Kuren so viele Schiffe hatten, daß *das Meer wie mit einer dunklen Wolke bedeckt aussah* und die Rigaer *sahen eine Menge Heiden und ein großes Meer zu ihnen kommen*.⁶⁶ In der Reimchronik finden wir eine ähnliche Beschreibung der samländischen Flotte. Zu Beginn der fünfziger Jahre des 13. Jh.s beschlossen die Samländer, das Schloß Klaipeda zu zerstören. Mit einer großen Flotte kamen sie in den Neman (in die Memel). Es waren so viele Schiffe, und sie standen so dicht nebeneinander, *daß es wie eine Brücke aussah, über welche man den Fluß überqueren könnte*.⁶⁷ Und noch ein Fakt: Im Jahre 1211 griffen die Esten Turaida an. Sie hatten *viele tausende Reiter und mehrere Tausende, die mit den Schiffen gekommen waren*. Den Deutschen gelang es, *fast dreihundert Piratenschiffe der Heiden, die kleinen nicht mitgerechnet*, zu ergreifen und nach Riga zu führen.⁶⁸

Zum Vergleich sei angeführt, daß der berühmte norwegische König Olof Tryggvason im Ganzen sechzig Schiffe in der Schlacht vor Svoldera im Jahr 1000 hatte.⁶⁹ Natürlich befand sich unter ihnen so ein Riese wie *Der lange Drache* mit 200 Krieger, die 68 Ruderer nicht mitgerechnet. Im Jahre 1136 organisierte Rati-bor, Vasall des Boleslaw Schiefmund, einen großen Kriegszug nach Konungahella (jetzt Kungälv in Schweden) mit 650 Schiffen und 44 Männern auf jedem Schiff.⁷⁰ Der dänische König Waldemar II. der Sieger hatte zu Beginn des 13. Jh.s eine große Flotte von 1400 Schiffen.⁷¹ Dänemark war damals im Ostseeraum der stärkste Machtfaktor.

So kann man sagen, daß die baltischen Völker, die am aktivsten die Schifffahrt betrieben haben, eine große, kraftvolle Flotte besaßen, mit welcher man ferne Raubexpeditionen und Handelsfahrten durchführen konnte. Sie stellte auch eine ernste Bedrohung für die Schifffahrt der Deutschen dar und störte deren Entwicklung im Ostseeraum.

Die Frage über das äußere Aussehen und die Konstruktion der Schiffe lettischer Völkerschaften bildet ein gesondertes Thema, daß in diesem Beitrag nicht berührt wurde. Man kann nur sagen, daß alle Völker, die an den Küsten der Ostsee wohnten, alte und beständige Kontakte unterhielten. Sie hatten ungefähr dieselben Bedingungen für die Schifffahrt, und deshalb benutzten sie auch mehr oder weniger gleiche Schiffstypen. Es ist also möglich, daß die Schiffe der Öseler, Kuren und

⁶⁶ ILH XIV, S. 5.

⁶⁷ Atskanu hronika, Ditleba Alnpekes „Rīmju chronika“, Atdzej. J. SAIVA, Riga 1936, Vers 3839-3847.

⁶⁸ ILH XV, S. 3.

⁶⁹ E. KOZIARZ, *Wojny na Baltiku X-XIX w.*, Gdańsk 1978, S. 35.

⁷⁰ A.a.O., S. 39.

⁷¹ A.a.O., S. 52.

anderer östlicher Völker dem in der Ostseeregion verbreiteten Schiffstyp entsprechen.

Als Fazit muß gesagt werden, daß man zwei Perioden in der Entwicklung der Schifffahrt baltischer Völker unterscheiden kann. Die erste, halblegendäre, dauerte bis zum 10. Jh. Es gibt außerordentlich wenige Mitteilungen, um ein glaubhaftes Bild zu schaffen. Man ist gezwungen, sich mit sorgfältig überprüften Thesen zufrieden zu geben. Die zweite, die historische Periode, beginnt mit dem 10. Jh. Unsere Kenntnisse über sie sind reicher und gewinnen an Glaubwürdigkeit. Wenn die Autoren der schriftlichen Quellen der Schifffahrt der baltischen Völker bereits Beachtung schenken, so bedeutet das, daß sie schon einen bemerkenswerten Umfang erreicht haben muß. Besonders günstig für die Entwicklung der Seefahrt der Balten war seit der zweiten Hälfte des 11. Jh.s eine Periode, in der die Hegemonie Skandinaviens in der Ostsee schwächer wurde. Es scheint, daß man im östlichen Teil der Ostsee von einer Vorherrschaft der Kuren, Öseler, vielleicht auch der Samländer in der Schifffahrt sprechen kann. Die Blütezeit der Seefahrt dieser Völker dauerte bis zum Anfang des 13. Jh.s, als die deutschen Kaufleute und Kreuzritter die ortsansässigen Völker allmählich einzuschränken und aus dem Handel und der Schifffahrt der Ostsee zu verdrängen begannen. Ihre früheren Verbindungen wurden zerstört. Die Völker leisteten dagegen Widerstand. Man denke an den Angriff der Kuren auf Riga oder den der Samländer auf Klaipeda. Man kann annehmen, daß sogar nach völligem und endgültigem Erobern der lettischen und estnischen Gebiete die alten, einheimischen Traditionen der Schifffahrt noch nicht vollständig vernichtet wurden. Im Vertrag der Deutschen mit den Öselern im Jahre 1255 heißt es, daß die Öseler bereit sein sollten zu *einem Kriegszug, im Winter auf den Pferden, im Sommer in den Schiffen, wenn die Deutschen es brauchen*.⁷² Einen ziemlich wichtigen Platz im Vertrag mit den Kuren im Jahre 1267 nimmt ebenfalls die Schifffahrt ein. Das zeugt davon, daß die Küstenschifffahrt der ortsansässigen Völker weiterging.⁷³ Bei gewissen günstigen Verhältnissen hätte sie wiederaufblühen können, natürlich in einer neuen Qualität. So eine Wiedergeburt der eigenen Schifffahrt kann man dann besonders im 16. bis 17. Jh. beobachten.

⁷² NOVOSELCEV; PAMUTO; ČEREPIN, (wie Anm. 59), Beilage Nr. 5 § 8.

⁷³ A.a.O., Beilage Nr. 6 §§ 10-12.

Der Hamburger Hafen vom 12. bis zum 16. Jahrhundert

GERHARD THEUERKAUF

Im gegenwärtigen Jahr über den Hamburger Hafen zu sprechen¹, liegt besonders nahe, weil Hamburg in diesem Jahr seinen scheinbar „800. Hafengeburtstag“ feiert. Das ins Mittelalter zurückblickende jubilierende Gedenken der Öffentlichkeit ist in Hamburg auf das angebliche Privileg Kaiser Friedrichs I., Friedrich Barbarossas, vom 7. Mai 1189 für die Neustadt Hamburg fixiert. Im Jahre 1939 wurde seiner unter dem euphorischen Titel „Hamburgs Weg zum Reich und in die Welt“ gedacht.² Im laufenden Jahr wird der scheinbar 800. Hafengeburtstag unter dem nonchalanten Motto „Hamburgs Hafen wird 800“ begangen.³

Sich vor allem mit dem Hamburger Hafen seit den Anfängen der Neustadt Hamburg, also seit den achtziger Jahren des 12. Jh.s, zu befassen, legen die schriftlichen Quellen und das zu rekonstruierende Aufblühen des Handels im 12. und 13. Jh. nahe.

Im folgenden lasse ich die Frühgeschichte des Hamburger Hafens bei der Domburg, am Reichenstraßenfleet, vom 9. bis ins 12. Jh. und das Aufblühen Hamburgs seit dem spanisch-niederländischen Krieg, also seit dem letzten Drittel des 16. Jh.s, außer acht und werde einen im ganzen chronologischen Durchgang durch die Geschichte Hamburgs von den achtziger Jahren des 12. Jh.s bis in die Jahrzehnte um 1500 versuchen. Dabei lege ich den Schwerpunkt auf Phasen und Aspekte, die in der bisherigen Literatur nicht hinreichend beachtet worden sind, und weiche von der chronologischen Gliederung bisweilen ab, um Zusammengehöriges nicht zu trennen.

Zum Thema meines Vortrages sei noch bemerkt, daß die Formulierung „Der Hamburger Hafen“ insofern irreführt, als es spätestens seit 1186/1187 in Hamburg stets mehrere Häfen gegeben hat. Wenn man von „dem Hamburger Hafen“ spricht, so denkt man allein an das Hafengelände, das zur Niederelbe und damit auch zur Nordsee und zur Seeschifffahrt ausgerichtet ist. Dieses Verständnis des Hafens entspricht der einseitigen Akzentuierung der Seeschifffahrt, die für die Geschichte

¹ Der diesem Aufsatz zugrunde liegende Vortrag wurde am 27. September 1989 gehalten.

² So der Titel einer 1939 erschienenen Quellenpublikation des Archivs der Hansestadt Hamburg, dessen Direktor damals Heinrich Reincke war. Vgl. P. GABRIELSSON, Die 750-Jahr-Feier des Hamburger Hafens 1939, in: ZVHG 74-75/1989, S. 189-206, hier S. 205.

³ So das Motto des für die Fremdenverkehrswerbung bestimmten Plakats.

Hamburgs wie überhaupt der Hanse typisch ist. Vorweg möchte ich wenigstens auf die anderen Häfen Hamburgs hinweisen.

Der Hafen der Altstadt bei der Domburg, am Reichenstraßenfleet, ist wahrscheinlich erst nach und nach, im Laufe von Jahrzehnten, durch den Hafen der Neustadt im Nikolaifleet zurückgedrängt worden - in dem Maße, in dem die Altstadt mit der Neustadt zwischen 1211 und 1232 zur Gesamtstadt verschmolz.

An der Alster oberhalb der Neustadt Hamburg war zunächst eine Mühle vorhanden, und hier wurde kurz vor 1245 eine zweite Mühle, die sogenannte Obermühle, angelegt⁴, die sich am Reesendamm, in der Höhe des heutigen Jungfernstiegs befand. Diese Mühle verursachte nicht nur die Aufstauung der Alster im Bereich der heutigen Binnen- und Außenalster, sondern setzte auch der Schifffahrt von der Oberalster her einen Endpunkt. Die Folge war, daß bei der Obermühle und oberhalb ihrer Lager- und Handelsplätze, Huden, entstanden, besonders für Holz. Außerhalb von ihnen, auf dem Feld, durfte Holz nicht gelagert werden. In die Stadt durfte Holz nur in Form von zugeschnittenen Brettern und Balken eingeführt werden. Nur in einer Holzhude ließ der Rat in der Mitte des 14. Jh.s einen über den Eigenbedarf der Bürger hinausreichenden Holzhandel zu: in der am Steindamm nach Lübeck.⁵

Schließlich bildeten sich ober- und unterhalb der Alstermündung entlang des Elblaufes spätestens seit der zweiten Hälfte des 15. Jh.s Hafenbereiche aus. So entstand zum einen unterhalb der Alstermündung und des Binnenhafens eine Ladefläche vor dem Eichholz (in Richtung auf die heutigen Landungsbrücken) - von diesem Gelände wird nachher noch ausführlicher die Rede sein -, zum anderen oberhalb der Alstermündung in einiger Entfernung von ihr ein bescheidener Hafenbereich, der von einem Teil der Flußschiffer, die von der Elbe oberhalb Hamburgs und auch von der Bille her kamen, genutzt und später als Oberhafen bezeichnet wurde.

Zu bedenken ist auch, daß ein Teil der Handelsaktivitäten Hamburger Kaufleute über Häfen außerhalb Hamburgs abgewickelt wurde, zum Beispiel von der Mündung der Stör aus. Die Stör mündet unterhalb Hamburgs von rechts in die Niederelbe und erschließt der Schifffahrt einen großen Teil Holsteins; an der Stör liegt Itzehoe. Auch ging ein nicht geringer Teil der Handelsgüter an Hamburg und seiner Zollstätte vorbei, zum Beispiel aus dem Herzogtum Braunschweig-Lüneburg durch die Süderelbe zur Niederelbe, teils auch durch die Aller zur Weser. Es gelang der Stadt zu keiner Zeit, den Zwischenhandelsprofit aus den Exportgütern der Elbregion unterhalb Hamburgs völlig für sich nutzbar zu machen.

Auf die folgenden Phasen und Aspekte der Hamburger Geschichte gehe ich im folgenden hauptsächlich ein:

1. die Frühgeschichte der Neustadt und der Gesamtstadt Hamburg von 1186/1187 bis 1232;
2. die Zeugnisse für die Flußschifffahrt auf der Elbe von 1236 bis 1325;

⁴ HUB I, Nr. 531.

⁵ Hamburgische Burspraken 1346 bis 1594, Teil 1-2, hg. v. J. BOLLAND, (Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien und Hansestadt Hamburg 6), hier T. 2, Hamburg 1960, Nr. 1, bes. §§ 1-3, 5.

3. die Auswirkungen der See- und Flußschifffahrt auf die Sozialstruktur Hamburgs von der zweiten Hälfte des 14. bis zum 15. Jh.;
4. den Hamburger Getreidehandel im 15. Jh.;
5. die Expansion des Hamburger Hafens im 14. und 15. Jh.;
6. das Hafenbild in der Bilderhandschrift des Hamburger Stadtrechts (um 1506).

1. Die Frühgeschichte der Neustadt und der Gesamtstadt Hamburg von 1186/1187 bis 1232

Wann ist die Neustadt Hamburg angelegt worden? Trotz mehrerer Urkundenfälschungen ist nicht zu bezweifeln, daß die Anfänge der Hamburger Neustadt in die achtziger Jahre des 12. Jh.s zurückreichen. Zu vermuten ist, daß der Ausbau der Handelssiedlung Hamburg durch den Grafen von Holstein sich erst ermöglichen ließ, nachdem Heinrich der Löwe, der Beschützer Lübecks, gestürzt und besiegt worden war, also nicht vor 1181. Dafür, daß 1187 die Neustadt Hamburg bestand, spricht, daß nach einem Bericht Arnolds von Lübeck Graf Adolf III. damals Travemünde wieder aufbaute und dort, sowie in „seinen Städten“ Oldesloe und Hamburg, energisch Zölle eintrieb.⁶ Bereits 1187 also hat wahrscheinlich die Neustadt Hamburg bestanden.⁷ 1187 oder frühestens 1186 dürfte Graf Adolf III. von Holstein Wirad von Boizenburg, der vielleicht sein Lehnsmann war, beauftragt haben, die neue Burg bei Hamburg in Grundstücke aufzuteilen, mit Siedlern zu besetzen und mit einem Hafen zu versehen.⁸ Für die Gründungsphase, bis zur Funktionsfähigkeit der Siedlung, war ein Zeitraum von drei Jahren vorgesehen. Der Graf. sagte den Siedlern, wahrscheinlich nur mündlich, Folgendes zu: für drei Jahre einen Teil der Gerichtsgefälle zu erlassen, danach an Wirad oder seinen Erben einen Teil der Gerichtsgefälle zu übertragen sowie für die Siedler ein kaiserliches Privileg zu erwirken und die Hälfte der dabei entstehenden Kosten zu tragen. In diesen dreijährigen Zeitraum der vorgesehenen Gründungsphase fielen jedoch der Kreuzzug, an dem der Graf sich (seit 1189) beteiligen mußte, und (seit 1190) erneute kriegerische Auseinandersetzungen mit Heinrich dem Löwen. Der Gründungsvorgang dauerte daher vermutlich bis in die erste Hälfte der neunziger Jahre des 12. Jh.s an. Spätestens 1195, als der Graf. auch mit Stade belehnt wurde, dürfte die Gründung der Neustadt abgeschlossen gewesen sein. Um 1195/1196 war die Nikolai-Kapelle

⁶ Arnold von Lübeck, *Chronica*, hg. v. J. M. LAPPENBERG, (MGH, *Scriptores* 21), 1869, S. 100-250, hier III cap. 20, S. 161 f.

⁷ So auch H. REINCKE, *Die ältesten Urkunden der Hansestadt Hamburg*, in: H. REINCKE, *Forschungen und Skizzen zur Geschichte Hamburgs*, Hamburg 1951, (Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien und Hansestadt Hamburg 3), S. 93-166, hier S. 108; K. JORDAN, *Zu den ältesten Urkunden für die Hamburger Neustadt*, in: *ArchDipl* 29/1983, S. 209-228, hier S. 214.

⁸ Zum Folgenden: G. THEUERKAUF, *Hamburg und der Elbhandel im Mittelalter*, in: *Stadt und Hafen. Hamburger Beiträge zur Geschichte von Handel und Schifffahrt*, (Arbeitshefte zur Denkmalpflege in Hamburg 8 = Veröffentlichungen des Hamburger Arbeitskreises für Regionalgeschichte 2), hg. v. J. ELLERMEYER; R. POSTEL, Hamburg 1986, S. 33-43, hier S. 34; DERS., *Urkundenfälschungen der Stadt und des Domkapitels Hamburg in der Stauferzeit*, in: *Fälschungen im Mittelalter*, Teil 3, (MGH, *Schriften* 33,3), Hannover 1988, S. 397-431, hier S. 416 ff.

in der Neustadt vorhanden, deren Grund und Boden der Graf zur Verfügung gestellt hatte. Um die Patronatsrechte an dieser Kapelle entbrannte ein Streit zwischen dem Grafen und dem Hamburger Domkapitel, das seit 1195 die Pfarrechte in der Altstadt besaß und sie auch in der Neustadt beanspruchte.⁹

Die umfangreiche Unterstützung staufischer Kaiser, wie sie Lübeck zwischen 1181 und 1226 auch durch Privilegierung zuteil wurde, blieb der Stadt Hamburg weitgehend versagt. Jedoch führte die entschlosseneren Hinwendung Hamburgs zur Elbe, die in der Gründung der Neustadt durch den Grafen von Holstein (1186 oder 1187) erkennbar wird, vermutlich bereits zwischen 1188 und 1191 zu Versuchen, an der Elbregion ausdrücklich Rechte geltend zu machen. Vermutlich erteilte Kaiser Friedrich I. Barbarossa 1188 oder 1189 der Neustadt Hamburg ein Privileg, das ihren Kaufleuten auf der Hin- und Rückfahrt zwischen der Nordsee und Hamburg Verkehrs- und Zollfreiheit auf der Niederelbe gewährte. (Dies könnte der bescheidene echte Kern des angeblichen Barbarossa-Privilegs für Hamburg sein, das erst 1224 bis 1226 gefälscht worden ist.) Und 1190 oder 1191 erteilte vermutlich Herzog Heinrich der Löwe der Neustadt Hamburg ein Privileg, das Zollfreiheit auf der Elbe oberhalb Hamburgs, im noch von diesem Herzog beanspruchten sächsischen Herrschaftsbereich, verhiess.¹⁰

In dem ersten Privileg, das die nun holsteinische Gesamtstadt Hamburg erhielt, bestätigte Graf Albrecht von Holstein 1216 die Ungeld- und Zollfreiheit auf der Elbe oberhalb Hamburgs, im einstigen Herrschaftsbereich Heinrich des Löwen. 1224 verliess dieser Graf Ungeldfreiheit in seinem ganzen Herrschaftsbereich, ohne die Grafschaft Holstein zu nennen.¹¹ Hamburger Fälschungen von 1224 bis 1226 versuchten, die Zoll- und Ungeldfreiheit ausdrücklich auf die gesamte Grafschaft Holstein zu beziehen und strebten darüber hinaus für die Bürger Hamburgs außer der Zoll- auch die Ungeldfreiheit auf der Niederelbe, das heißt zu Stade, an.¹²

Ungeld wurde von bestimmten Waren erhoben, Zoll im engeren Sinne von Transportmitteln, Schiffen oder Wagen. Zoll im weiteren Sinne konnte das Ungeld einschließen.¹³ Ungeld konnte mit dem Ziel erhoben werden, Zollfreiheiten zu unterlaufen. Daher ist das Streben verständlich, Zollprivilegien durch die Befreiung von Ungeld zu erweitern oder zu präzisieren.

Der in seine holsteinische Herrschaft zurückgekehrte schauenburgische Graf, Adolf IV., bestätigte 1225 diese Freiheiten, ohne Stade zu nennen. Die Privilegien Kaiser Friedrichs II. erwähnten 1232 in vagen Formulierungen die Zollfreiheit im holsteinischen Herrschaftsbereich, nannten jedoch nicht die Niederelbe. Wohl aber war von der Niederelbe ausdrücklich in dem Vertrag die Rede, den Hamburg 1241 mit Lübeck schloß.¹⁴

⁹ THEUERKAUF, Urkundenfälschungen, (wie Anm. 8), S. 423 ff.

¹⁰ A.a.O., S. 431, Anm. 185.

¹¹ HamUB I, Nr. 401, 483.

¹² THEUERKAUF, Urkundenfälschungen, (wie Anm. 8), S. 403 ff.

¹³ Vgl. THEUERKAUF, Hamburg und der Elbhandel, (wie Anm. 8), S. 42, Anm. 37.

¹⁴ HamUB I, Nr. 486, 498 f., 525.

Beachtlich für die Frühgeschichte der Neustadt Hamburg und des Hafens der Neustadt und dann der Gesamtstadt Hamburg ist, daß sich das Interesse, Handel und Schifffahrt abzusichern, auf die Elbe unterhalb und oberhalb Hamburgs richtete. Neben der Hamburger Seeschifffahrt ist die Bedeutung der Hamburger Flußschifffahrt auf der Elbe zu beachten.

Hamburg in der Stauferzeit stieg seit der Gründung der Neustadt um 1187 zu einer Handelsstadt auf. Der Hafen rückte der Elbe näher. Die Regelung des Elbhandels ober- und unterhalb der Stadt, besonders unter dem Aspekt der Zollfreiheit und des Zolltarifs, begann. Ein Schwerpunkt der Politik lag auf der Zuordnung des engeren Umlandes zur Stadt. Der Stadtrat trat seit 1224/1225 in den Quellen hervor. Indem er sich aus der Bürgerschaft als ein sich selbst durch Kooptation ergänzendes Organ aussonderte, begannen Abgrenzungen innerhalb der Stadt, die wesentlich zu dem Konfliktpotential beitrugen, das sich seit 1375 in Aufständen gegen den Stadtrat entlud.¹⁵

2. Die Zeugnisse für die Flußschifffahrt auf der Elbe von 1236 bis 1325

Neben der meist zu einseitig hervorgehobenen Seeschifffahrt ist die große Bedeutung der Flußschifffahrt zu bedenken. Die Flußschifffahrt konnte in die Küsten- und Wattschifffahrt übergehen.¹⁶ Die großen Seeschiffe in der Größenordnung von 100 bis 200 Last vom Typ der Koggen, Holke und Kraweele waren in der Minderzahl; die meisten waren kleinere Schiffe, deren Größenordnung ebenso auf See wie auf Flüssen vorkam, Schiffe von 40 Last und weniger.¹⁷

Über die Flußschifffahrt des 13. Jh.s geben Zollprivilegien und -tarife, die Hamburg und die Elbe oberhalb der Stadt betreffen, einigen Aufschluß.

Das Zollprivileg Graf Albrechts von Holstein aus dem Jahre 1216 bezeugt ausdrücklich einen Schiffszoll bei Lauenburg oberhalb Hamburgs.¹⁸ Die Zollfreiheit auf der Niederelbe wurde, wenn nicht schon in einem Privileg Kaiser Friedrichs I. von 1188/1189, seit 1224 für die Kaufleute mit ihren Schiffen vom Meer bis zur Stadt beansprucht und durch den Grafen von Holstein 1225 gewährt.¹⁹ Der Hamburger Zolltarif für Lüneburg von 1239 staffelt den Zoll unter anderem nach

¹⁵ Vgl. G. THEUERKAUF, Hamburg 1483 und 1685. Zwei Aufstände im sozialgeschichtlichen Vergleich, in: Das alte Hamburg (1500-1848/49). Vergleiche - Beziehungen, hg. v. A. HERZIG, (Hamburger Beiträge zur öffentlichen Wissenschaft 5), Berlin 1989, S. 73-96.

¹⁶ Zur Bedeutung der Hamburger Küstenschifffahrt vgl. W. VOGEL, Geschichte der deutschen Seeschifffahrt, Bd. 1, Berlin 1915, Ndr. Berlin 1973, S. 227 ff.; die Routen der Wattschifffahrt des 16. Jh.s finden sich in der Seekarte von Cornelis Anthonisz: A.W. LANG, Die „Caerte van oostlant“ des Cornelis Anthonisz. 1543. Die älteste gedruckte Seekarte Nordeuropas und ihre Segelanweisung, (Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums 8), Hamburg 1986.

¹⁷ Zum Folgenden vgl. THEUERKAUF, Hamburg und der Elbhandel, (wie Anm. 8), S.38 ff.; DERS., Der Salzhandel in der Elbregion während des Mittelalters, in: Salz - Arbeit und Technik - Produktion und Distribution im Mittelalter und Früher Neuzeit, (De Sulte, Nr. 3), hg. v. Ch. LAMSCHEUS, Lüneburg 1989, S. 260-270.

¹⁸ HamUB I, Nr. 401.

¹⁹ A.a.O., Nr. 486. Vgl. THEUERKAUF, Urkundenfälschungen, (wie Anm. 8), S. 405 f., 431 Anm. 185.

Schiffstypen; genannt sind der Prahm, die Eiche und der Kahn.²⁰ Der Eßlinger Zolltarif von 1278 für Lüneburg nimmt als Regelfall an, daß die Lüneburger zu Schiff die Ilmenau und die Elbe befahren und, soweit Zollpflicht besteht, den Zoll in Eßlingen (zwischen Hamburg und Lauenburg gegenüber der Ilmenaumündung gelegen) oder in Lauenburg entrichten.²¹ Bei Lauenburg zweigte die Route nach Lübeck ab, damals teils ein Landweg. Der Weg über Eßlingen führte nach Hamburg. Daß die Hamburger Route, an Eßlingen vorbei, die von Lüneburg aus im Regelfall zu Schiff zurückgelegt wurde, die wichtigere war, ist wahrscheinlich, weil der Zoll in Lüneburger oder Hamburger Münze zu zahlen war und Hamburg als Ziel- oder Transitort besonders des Lüneburger Holz- und Getreideexports und als Ort, an dem die Lüneburger Vieh und Lebensmittel wie Butter, Käse und Fleisch kauften, mehrmals nachdrücklich erwähnt wird. Der Hamburger Zolltarif von 1262/1263 gliedert die Schiffe auf der Oberelbe in mehrere Typen und differenziert den Zoll entsprechend der Schiffsform: von einem Prahm war ein Schilling, von einer *navis linguata*, einem vorn zungenförmig zulaufenden Schiff, ebenfalls ein Schilling zu entrichten; ein Kahn mit hohen Bordwänden um das Ganze oder um mehr als die Hälfte des Schiffes herum (der *limbos per omnia* oder *limbos ultra medium* hatte), erbrachte acht Pfennig, eine (Lüneburger) Eiche ebenfalls acht Pfennig, ein einfacher Kahn aber nur vier Pfennig Zoll.²² Auch Wagen sind erwähnt, aber nicht nach Typen differenziert, sondern nach den Gegenden, aus denen sie kamen oder in die sie fuhren; aufgeführt sind Holztransporte aus dem Herzogtum Sachsen und Wagen, die in Richtung Oldesloe fahren.²³ Diese Routen laufen also nicht parallel zur Elbe, sondern quer zu ihr.

Die Informationen aus dem 13. Jh. zusammen ergeben, daß ein nicht geringer Teil der Warentransporte zu Schiff abgewickelt wurde. Zu bedenken ist, daß Massengüter überwiegend elbabwärts befördert wurden, so Holz, der größte Teil des Getreides und Kupfer. Daher ist wahrscheinlich, daß Rückfracht auch dann zu Schiff befördert wurde, wenn sie weniger Raum beanspruchte. Der Hamburger Zolltarif von 1262/1263 hebt als Rückfracht Tuche aus Flandern hervor.²⁴

Im einzelnen ergeben sich über die Handelsbeziehungen, die durch die Elbschifffahrt vermittelt wurden, die folgenden Aufschlüsse: Im Dezember 1236 senkte Graf Adolf von Holstein die Zollzahlungen der Kaufleute aus der Mark Brandenburg.²⁵ Dies ist der erste überlieferte Hamburger Zolltarif. Als Waren werden genannt: Roggen und Weizen; Heringe, Heringstran und Schweineschmalz;

²⁰ Die Zolltarife der Stadt Hamburg, hg. v. E. PITZ, (Deutsche Handelsakten des Mittelalters und der Neuzeit 11 = Deutsche Zolltarife des Mittelalters und der Neuzeit 2), Wiesbaden 1961, Nr. 7, hier S. 5.

²¹ HamUB I, Nr. 776; Urkundenbuch der Stadt Lüneburg I, Nr. 126.

²² Zolltarife, (wie Anm. 20), Nr. 13, hier S. 13. Zu den Borden vgl. die Zollrolle von Damme von 1252: Von einer Schute, *que bordum habet*, waren zwei Pfennig, von einer, *que bordo careat*, ein Pfennig zu entrichten; P. HEINSIUS, Das Schiff der hansischen Frühzeit, 2. verb. Aufl., (QDHansGesch, N.F., 12), Köln 1986, S. 206.

²³ Zolltarife, (wie Anm. 20), Nr. 13, S. 13.

²⁴ A.a.O., S. 11 f.

²⁵ A.a.O., Nr. 4.

Kupfer, Blei und Zinn; Leinwand; Pech und Asche; Waid. In dieser Aufzählung überwiegen die Waren, die aus Brandenburg exportiert wurden. Dementsprechend sind als Handelsziele Hamburg und Flandern genannt. Nur die Heringe, der Heringstran, das Schweineschmalz und der Waid sind brandenburgische Importartikel. Dagegen sind Exportartikel Roggen und Weizen, Pech und Asche, vermutlich auch Leinwand. Durch den brandenburgischen Zwischenhandel aus Südosteuropa dürften die meisten Metalle, Kupfer und Zinn, vermittelt sein; dagegen gehört das Blei (entgegen Reinckes Annahme²⁶) vermutlich zu den elbaufwärts beförderten Gütern, denn es stammte aus England. Blei wurde in Hamburg elbaufwärts, in Pirna aber elbabwärts²⁷, aus Böhmen oder Ungarn befördert. Der Grund ist unter anderem in dem Bedarf der Salinen in Lüneburg und bei Magdeburg zu suchen. Erst nach der Mitte des 14. Jh.s sind Bleitransporte von Böhmen bis Hamburg auch elbabwärts bezeugt.²⁸

Knapp drei Jahrzehnte später, 1262/1263, sind in einem Zolltarif für die Kaufleute unter anderem aus der Mark Brandenburg, dem Erzstift Magdeburg und der Mark Meißen die Handelswaren auf der Elbe teils vollständiger erfaßt, und es werden auch die Handelsrichtungen klarer erkennbar²⁹: Waren, die elbaufwärts transportiert werden, sind: Bier und Wein; Gerste und Hafer; Vieh (nämlich Pferde, Rinder, Schweine); Blei (mindestens bis Lüneburg); flandrisches Tuch und Waid. Der Zolltarif von Pirna (1325) läßt erkennen, daß Salz auch von Magdeburg aus elbaufwärts transportiert wurde³⁰, also mindestens teilweise nicht aus Halle kam, sondern aus Salinen der Magdeburger Region, vielleicht auch aus Lüneburg.

Waren, die 1262/1263 elbabwärts befördert werden, sind besonders: Roggen und Weizen; Kupfer, Zinn und Eisen; Leinwand; Pech, Asche und Wachs. Erst im späten 15. Jh. (1489) sind neben den elbabwärts laufenden Kupfer- und Eisenexporten auch Transporte dieser Waren elbaufwärts, also aus Skandinavien, bezeugt.³¹

3. Die Auswirkungen der See- und Flußschifffahrt auf die Sozialstruktur Hamburgs von der zweiten Hälfte des 14. bis zum 15. Jh.

Große Häfen stellen sich als Zentren politischer und wirtschaftlicher Verfügungsgewalt dar; nur sekundär sind sie auf Erhaltung und Sicherung der Subsistenz angelegt. In Hamburg führten die sozialen Spannungen zu Aufständen gegen den Stadtrat in den Jahren 1375, 1410, 1458 und 1483.³²

²⁶ H. REINCKE, Kaiser Karl IV. und die deutsche Hanse, (PbllHGV 22), Lübeck 1931, S.18 f.

²⁷ CDS II, 5, S. 337-341, Nr. 15, hier S. 338.

²⁸ REINCKE, (wie Anm. 26), S. 27; DERS., Machtpolitik und Weltwirtschaftspläne Kaiser Karls IV., in: HGBll 49/1924, S.78-116, hier S. 110.

²⁹ Zolltarife, (wie Anm. 20), Nr. 13.

³⁰ CDS II, 5, Nr. 15, S. 339.

³¹ Zolltarife, (wie Anm. 20), Nr. 86, hier S. 62 f.

³² Zum Aufstand von 1483 siehe unten Anm. 46.

Einen Einblick in die Sozialstruktur Hamburgs vermittelt die Eidesliste, die der Stadtrat 1376, nach dem Aufstand von 1375, anlegen ließ.³³ Sie nennt 1175 Hamburger Bürger, verzeichnet sind unter anderem 84 Kaufleute aus Flandern, 40 Lübeck- oder Schonenfahrer, 35 Kaufleute aus England, 19 Wandschneider (die ebenfalls am Tuchhandel aus Flandern teilgehabt haben dürften); unter den Exportbrauern stellten die Brauer aus Amsterdam (126) und die Brauer aus Stavoren in Westfriesland (55) die größten Gruppen. Deutlich wird aus diesen Zahlen der hohe Anteil Flanderns und Hollands am Hamburger Handel. Als Hilfgewerbe der Exportbrauer fungierten 104 Böttcher. Außerdem sind 31 Fischer, 10 Heringswäscher und 6 Reepschläger in der Eidesliste aufgeführt.

Während die Belange der Exportbrauer durch den Stadtrat, in dem sie vertreten waren, wahrgenommen wurden und sie sich daher in Hamburg nicht als Zunft formierten, schlossen sich die Brauerknechte 1447 in der St. Vinzenz-Bruderschaft zusammen.³⁴ Die Gliederung der an der Schifffahrt Beteiligten in: Reeder, Kaufleute (oder Frachtleute), Schiffer (Schiffsherr, Steuermann und Schiffsleute) läßt bereits das Hamburger Schifffrecht von 1301 gut erkennen.³⁵ Vom Zollherrn oder vom Zöllner ist zunächst in Zusammenhang mit dem Werkzoll die Rede, so 1359/1371. Seit 1359 sind auch Makler und Träger bezeugt.³⁶ Ein Kran ist 1291 erwähnt; Kranträger erhielten 1594 Statuten.³⁷ Bootmacher sind bereits um 1300 bezeugt. Die Schiffbauer waren 1466 in der *fraternitas corpus Christi* an der Katharinenkirche organisiert und erhielten 1514 eine Satzung.³⁸ Statt der Prahmführer (seit 1274 bezeugt) erscheinen später Kahner (so 1402) und Böter (die 1573 eine Satzung erhielten). Ballaster sind seit 1370/1376 genannt, im 15. Jh. auch Ballast-Prähme.³⁹ Zum Anwachsen der Handelsschifffahrt auf der Elbe oberhalb Hamburgs während des 15. Jh.s passen die organisatorischen Veränderungen der Flußschifffahrt: Schifferämter und -Bruderschaften kamen auf, so in Hamburg, bezeugt seit 1429, die Schiffeleute vor dem Winserbaum, in Lauenburg die Elbschiffer, bezeugt seit 1417, in Lüneburg die Eichenschiffer, bezeugt spätestens seit 1424.⁴⁰

³³ H. REINCKE, Bevölkerungsprobleme der Hansestädte, in: HGbl 70/1951, S.1-33; auch in: Die Stadt des Mittelalters, (Wege der Forschung 245), Bd. 3, hg. v. C. HAASE, 3. Auflage, Darmstadt 1984, S. 256-302, hier S. 284.

³⁴ N. STAPHORST, Hamburgische Kirchengeschichte, Bd. 3, Teil 1, Hamburg 1727, S. 2-4.

³⁵ J.M. LAPPENBERG, Die ältesten Stadt-, Schiff- und Landrechte Hamburgs, Hamburg 1845, Ndr. 1966, S. 75 ff. Zur Datierung: G. LANDWEHR, Die Haverei in den mittelalterlichen deutschen Seerechtsquellen, (Berichte aus den Sitzungen der Joachim-Jungius Gesellschaft der Wissenschaften e.V. 3,2/1985), Hamburg 1985, S. 109.

³⁶ Hamburgische Burspraken, Teil 2, Nr. 3 §§ 2, 13 f.

³⁷ B. FIEDLER, Die gewerblichen Eigenbetriebe der Stadt Hamburg im Spätmittelalter, Diss. phil. Hamburg 1974, S. 171; O. RÜDIGER, Die ältesten Hamburgischen Zunftrollen und Bruderschaftsstatuten, Hamburg 1874, S. 157 ff.

³⁸ R. SPRANDEL, Der Hafen von Hamburg, in: See- und Flußhäfen vom Hochmittelalter bis zur Industrialisierung, hg. v. H. STOOB, (Städteforschung A 24), Köln 1986, S. 193-210, hier S. 206 f.

³⁹ A.a.O., S. 196 ff.; RÜDIGER, (wie Anm. 37), S. 237.

⁴⁰ THEUERKAUF, Hamburg und der Elbhandel, (wie Anm. 8), S. 40.

4. Der Hamburger Getreidehandel im 15./16. Jahrhundert

Ein zentrales Ziel der Hamburger Politik in der Niederelberegion wurde es seit der Mitte des 15. Jh.s, den Getreidehandel dieses Raumes über Hamburg zu leiten, das heißt, den direkten Getreideexport aus den Elbmarschen und den angrenzenden Flußregionen, zum Beispiel der Stör, in die Niederlande und nach Flandern zu unterbinden. In der Stadt Hamburg erhob sich, besonders 1483, der Vorwurf, „daß die reichsten und vermögendsten Bürger und Kaufleute das Korn und andere Nahrungsmittel aufkauften und in fremde Gegenden schickten“.⁴¹ Krempe klagte 1478, in der Zeit der Hamburger Pfandherrschaft im Amte Steinburg, in einem Beschwerdeschreiben an den Hamburger Rat, das dieser freilich als unschicklich ansah: *Denn früher raubtet Ihr unsere Schiffe auf der Elbe. Nun holt Ihr sie aus unserem Hafen, und wir vermuten nichts anderes, als daß Ihr unser Korn von unsern Speichern holen wollt. [...] Ihr verderbt arme Leute, die Euch viel gutes Korn zugeführt haben.*⁴²

Am Beispiel der Getreidehandelspolitik wird der politische Kontext der Häfen besonders deutlich. Die Konkurrenz der Häfen, kleiner und großer, war für eine Hafenstadt ein Ansporn, Handelspolitik als Außenpolitik zu betreiben. Zugleich bedurfte die Neigung von Kaufleuten, Handelsgeschäfte statt auf dem Markt ihrer Stadt unkontrollierter außerhalb ihrer Mauern, in deren Nachbarschaft, abzuwickeln, innenpolitischer Regelungen.⁴³

Im Zusammenhang mit dem Bemühen, den Getreideexport zu intensivieren, geriet Hamburg um 1480 auch in Spannungen zu Lübeck. Es ging um den Getreideexport Hamburgs nach Island, der das Hansekontor in Bergen umging und sich damit gegen die Interessen dieses Kontors und zugleich Lübecks wandte.⁴⁴ Auf einem wendischen Städtetag zu Lübeck im April 1482, in Anwesenheit des Lübecker Stadtrates und von Ratssendeboten der Städte Hamburg, Rostock, Stralsund, Wismar und Lüneburg, wurde unter anderem ein deutsches Transsumpt eines lateinischen Briefes verlesen, der von den Reichsräten in Norwegen gesandt war, man solle nicht nach Island segeln; wenn dort jemand festgenommen oder beraubt werde, solle er ohne Hoffnung sein, seine Güter wiederzubekommen. Die Älterleute des Kaufmanns zu Bergen in Norwegen, die persönlich erschienen waren, beklagten sich schwer über die isländische Reise und deren Nachteil für den Kaufmann. Darauf wurden die Sendeboten von Hamburg aus dem Saal gewiesen, damit die anderen Städte sich deswegen besprechen könnten. An diesem Verfahren wird deutlich, daß die Beschwerden sich hauptsächlich oder ausschließlich gegen Hamburg

⁴¹ Hermann LANGENBECK, Bericht über den Aufstand zu Hamburg im Jahre 1483, in: Hamburgische Chroniken in niedersächsischer Sprache, hg. v. J.M. LAPPENBERG, Hamburg 1861, S. 340-375, hier S. 348. Vgl. THEUERKAUF, (wie Anm. 15), S. 76 ff.

⁴² HUB X, Nr. 663.

⁴³ Vgl. W. NAUDE, Deutsche städtische Getreidehandelspolitik vom 15. bis 17. Jahrhundert mit besonderer Berücksichtigung Stettins und Hamburgs, (Staats- und socialwissenschaftliche Forschungen 36 = Bd. 8, H. 5), Leipzig 1889.

⁴⁴ Vgl. E. BAASCH, Die Islandfahrt der Deutschen, (Forschungen zur hamburgischen Handelsgeschichte 1), Hamburg 1889.

richteten. Nach der Besprechung wurde den Hamburgern eröffnet, daß die Islandfahrt den Städten nicht nach ihrem Willen sei und sie beehrten, daß diese Reise von den Hamburgern eingestellt werden solle; jedoch gestanden sie Hamburg zu, daß die schon beladenen Schiffe gegenwärtig noch dahin segeln könnten. Die Hamburger Gesandten taktierten hinhaltend; sie stellten in Aussicht, daß sie dies vor ihren Rat bringen wollten und daß im nächsten Jahre, wenn die Städte sich wieder versammelten, deswegen weiter zu verhandeln sei.⁴⁵

Im späten 15. Jh. hatte Hamburg eine Bevölkerungszahl von etwa 16000. 1483 werden Spaltungen innerhalb der städtischen Oberschicht, sogar innerhalb des Stadtrates erkennbar; und die Unzufriedenheit erfaßte weite Kreise der Bevölkerung, weil die schlechte Versorgung mit Getreide eine Hauptursache des Aufstandes war.⁴⁶

Eine Hauptquelle zum Hamburger Aufstand von 1483 ist eine Denkschrift Hermann Langenbecks, eines promovierten Juristen, der zur Zeit von 1483 das Amt eines Bürgermeisters von Hamburg innehatte. Diese Denkschrift ist in der vorliegenden Fassung nicht vor 1504 entstanden.

Eine 1481 beginnende, drei Jahre dauernde große Teuerung von Nahrungsmitteln, unter anderem des Getreides, hob Hermann Langenbeck in seiner Denkschrift als eine Hauptursache des Aufstandes von 1483 hervor. Durch den Hinweis auf die Teuerung gelang es Langenbeck, das Verhalten des Stadtrates als eine mögliche Hauptursache des Aufstandes aus dem Zentrum der Aufmerksamkeit zu entfernen. Einerseits sind es kleine soziale Gruppen, die als die Urheber der Unruhe erscheinen, einige profitgierige Fernhändler, außerdem - worauf hier nicht einzugehen ist - einige Bürger, deren Töchter Pfründen im Kloster Harvestehude besaßen und die sich durch eine Visitation dieses Klosters durch den Erzbischof von Bremen behelligt fühlten; andererseits war ein großer Teil der Bevölkerung Hamburgs von der Teuerung betroffen, das heißt: Wer die hohen Preise für Nahrungsmittel nicht zahlen konnte, geriet unverschuldet in Notlagen. Die Subsistenz war in wirtschaftlicher Hinsicht für viele gefährdet. Dies mochte ein für den Stadtrat und auch für den Bürgermeister Langenbeck naheliegendes Denkschema einschließen, das sich von den zeitgenössischen Quellen bis in Teile der heutigen Geschichtswissenschaft fortpflanzt: Es seien nicht die weisesten und rechtschaffensten Leute und nicht solche, die wirtschaftlichen Erfolg hätten, die Unruhe stifteten.⁴⁷

⁴⁵ HR III, 1, Nr. 365 §§ 38-42.

⁴⁶ Zum Folgenden: THEUERKAUF, (wie Anm. 15), S. 76 ff., sowie H. RAAPE, Der Hamburger Aufstand im Jahre 1483, in: ZVHG 45/1959, S. 1-64.; K.-J. LORENZEN-SCHMIDT, Von „bösen“ und „frommen“ Leuten. Der Hamburger Aufstand von 1483, in: Das andere Hamburg. Freiheitliche Bestrebungen in der Hansestadt seit dem Spätmittelalter, hg. v. J. BERLIN, (Kleine Bibliothek 237), Köln 1981, S. 24-35.

⁴⁷ A. VON BRANDT, Die Lübecker Knochenhaueraufstände von 1380/84 und ihre Voraussetzungen, in: ZVLGA 39/1959, S. 123-202; auch in: Lübeck, Hanse, Nordeuropa. Gedächtnisschrift für Ahasver von Brandt, Köln 1979, S. 129-208, hier S. 147 ff., 153 ff.; H. STOOB, Rat und Bürgerschaft in Hamburg am Ausgang des Mittelalters, in: Städtische Führungsgruppen und Gemeinde in der werdenden Neuzeit, (Städteforschung, A 9), Köln 1980, S. 357-368, hier S. 364 ff.

5. Die Expansion des Hamburger Hafens im 14. und 15. Jh.

Im 14. und 15. Jh., besonders in der zweiten Hälfte des 15. Jh.s wird zunehmend eine Überlastung der Stadt und des Hafengeländes durch Waren erkennbar. Ein deutliches Zeichen für diesen wirtschaftlichen Aufstieg der Stadt ist, daß das Hafengelände ausgedehnt wurde.⁴⁸ Der Hamburger Hafen, während des 13. Jh.s im Unterlauf der Alster, im Nikolaifleet gelegen, wuchs während des 15. Jh.s schnell in den angrenzenden Nordteil des Stromspaltungsgebietes hinein. Das Wachstum ist an Bestimmungen der Hamburger Burspraken, Ratsverordnungen, die jährlich zweimal verkündet wurden, abzulesen. Schon im 14. Jh. wurde zwischen dem eigentlichen Hafen, der durch einen Baum abgeschlossen war, und einer vorgelagerten Ladezone unterschieden.⁴⁹ Als Hintergrund ist zu wissen, daß in der dichter bebauten Stadt die Lagerflächen knapp wurden. Bestimmungen, die das Lagern von Waren auf Straßen und Plätzen einschränkten, setzten in allgemeinen Fassungen um 1359 ein und wurden noch in den achtziger Jahren des 15. Jh.s wiederholt.⁵⁰

Hinzu kamen seit 1460 speziellere Bestimmungen, zum Beispiel legte man fest, daß man bei dem Kran keine Handelswaren über längere Zeit lagern sollte.⁵¹ Verbote, Holz auf Märkten und Plätzen zu lagern, die schon in den ältesten Burspraken des 14. Jh.s zu finden sind, häufen sich um 1453.⁵² In dem Zusammenhang bedrängender Raumnot, nicht nur der wachsenden Zahl der Schiffe, die Hamburg ansteuerten, ist die Ausdehnung des Hafengeländes zu sehen. Bereits um 1359 und noch um 1487 wird in den Burspraken verordnet, niemand solle in den durch einen Baum abgeschlossenen Hafen (*bynnen dem bome*) schiffen, es sei denn, mit Zustimmung des Rates.⁵³ Ebenfalls um 1359 und noch 1456 erschien als Vorgelände des Hafens eine Region, die *to deme schore* genannt wird.⁵⁴ Gemeint ist ein Uferstreifen außerhalb des den Hafen abschließenden Baumes, noch heute andeutungsweise in den Ortsbezeichnungen Schaartor und Schaartorbrücke faßbar. Es handelt sich um einen Uferstreifen in der Gegend des heutigen Binnenhafens, unterhalb der Einmündung des Nikolaifleets. Der Binnenhafen ist erst 1461 in den Burspraken faßbar. Damals wird neben der Hohen Brücke, die seit langem das Nikolaifleet an seiner Mündung überquerte, die Schaartorbrücke erwähnt; und es ist von dem *Niederbaum* die Rede - ein Hinweis darauf, daß nun der zu beiden Seiten des Nikolaifleets angrenzende Nordrand des Stromspaltungsgebietes, der heutige Zollkanal zwischen Niederbaumbrücke und Oberbaumbrücke als Binnenhafen einbezogen

⁴⁸ Zum Folgenden: THEUERKAUF, Hamburg und der Elbhandel, (wie Anm. 8), S. 36 ff.

⁴⁹ Hamburgische Burspraken, T. 2, Nr. 3 § 8.

⁵⁰ A.a.O., Nr. 3 § 24; Nr. 84 § 17.

⁵¹ A.a.O., Nr. 45 § 7.

⁵² A.a.O., Nr. 1 §§ 1, 5; Nr. 2 § 27; Nr. 20 § 1; Nr. 26 § 4; Nr. 28 § 2; Nr. 33 § 2, Nr. 53 § 27; Nr. 55 § 14.

⁵³ A.a.O., Nr. 3 § 8; Nr. 84 § 7.

⁵⁴ A.a.O., Nr. 3 §§ 7, 9; Nr. 35 § 6.

worden war.⁵⁵ Dementsprechend werden die Bestimmungen der Burspraken, die bisher für das Vorgelände des Hafens *to deme schore* galten, auf eine weiter elbabwärts liegende Gegend, *vor dem Eichholz*, übertragen, so zuerst um 1465.⁵⁶ Ein Relikt dieses einst umfangreicheren Gehölzes ist noch in den Straßennamen Eichholz westlich des Schaarmarktes zu fassen. Gemeint sein dürfte die Gegend, die heute als Vorsetzen bezeichnet wird.

Der Hafen, einschließlich seines Vorgeländes wurde also um 1461 stark erweitert, um dieselbe Zeit, in der Hamburg seine Hoheit über den Elbstrom deklarierte.⁵⁷ Die Grundlage für den Ausbau der Hamburger Hoheit über die Niederelbe war im 14. Jh. mit dem Bau des Turms Neuwerk, dem Erwerb des angrenzenden Amtes Ritzebüttel und mit einem kaiserlichen Privileg zur Verfolgung von Räufern, auch auf Wasserstraßen, geschaffen worden.⁵⁸ Im 15. Jh. gelang es, durch Pfandbesitz auf beiden Seiten der Elbe, im Land Hadeln und im Amt Steinburg, ferner bis 1415/1417 auch durch einen Anteil an Harburg⁵⁹, den Anspruch auf Elbhoheit in der politischen Praxis zu fördern. Hinzu kamen im 15. Jh. mit wachsender Regelmäßigkeit kriegerische Schiffsexpeditionen auf der Niederelbe und im Elbmündungsbereich. Spätestens in den vierziger Jahren des 15. Jh.s wurde die Fahrinne der Niederelbe durch Tonnen und Baken gekennzeichnet. Seit 1460 nahm Hamburg ausdrücklich die Elbhoheit in Anspruch: *daß seit alten, langen Jahren, dessen im Gedächtnis der Menschen anderes nicht ist, unsere Vorgänger und wir den Elbestrom, des Kaufmanns Schiffe und Güter auf dem Strom nach unserer Kraft verteidigt, geschützt und beschirmt haben, wie einige Einwohner der Lande wohl wissen [...], gestehen auch niemandem Recht an dem Elbestrome zu, haben auch unsere Festungen und Schlösser entlang der Elbe und unseren Zoll auf ihr.*⁶⁰ Der Zoll, von dem hier die Rede ist, war zunächst der Werkzoll, hinzu trat um die Mitte des 15. Jh.s ein Tonnenzoll. Von dem Schaumburgischen Zoll in Hamburg, der Eigentum zweier Linien der Grafen von Holstein war, aber zunehmend von der Stadt Hamburg verwaltet, teils auch erworben wurde, und dem Pfundzoll oder Roten Zoll, der im 15. Jh. von der Stadt oder der Kaufmannschaft erhoben wurde, sei hier geschwiegen.⁶¹ Durch kaiserliche Privilegien wurde 1468 und 1482 der Stadt die Elbhoheit zuerkannt. Sie war spezifiziert als das Recht, Gerichtsbarkeit auf der Elbe auszuüben, und schloß zugunsten der betreffenden Kaufleute das Strand- und Grundrührrecht aus.

⁵⁵ A.a.O., Nr. 47 § 1.

⁵⁶ A.a.O., Nr. 54 §§ 7, 9, 13.

⁵⁷ Zum Folgenden: H. TSCHENTSCHER, Die Entstehung der Hamburgischen Elbhoheit (1189-1482), in: ZVHG 43/1956, S. 1-48.

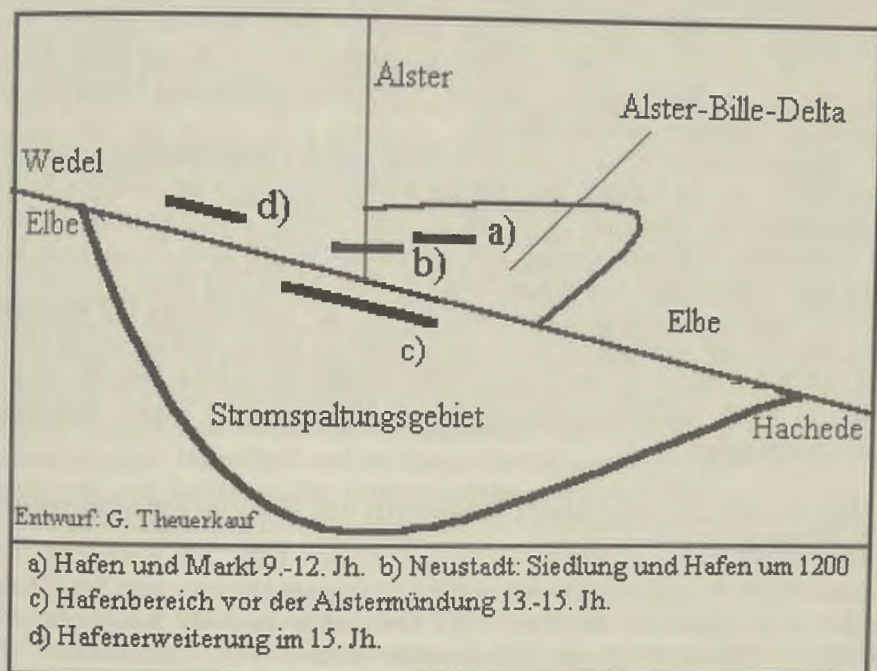
⁵⁸ Privileg Kaiser Karls VI. von 1359, in: Hamburgs Weg zum Reich und in die Welt, Hamburg 1939, Nr. 34.

⁵⁹ D. KAUSCHE, Harburg unter der Pfandherrschaft der Stadt Lüneburg, in: LünebBil 10/1959, S. 45-89.

⁶⁰ TSCHENTSCHER, (wie Anm. 57), S. 39.

⁶¹ Vgl. Zolltarife, (wie Anm. 20), S. XI ff.

Auch an der Elbe oberhalb Hamburgs und im Stromspaltungsgebiet südlich Hamburgs hatte die Stadt ihre Positionen ausgebaut - zum Beispiel, indem sie seit 1420 gemeinsam mit Lübeck die Pfandschaft über das sächsisch-lauenburgische Amt Bergedorf besaß und damit auch die Zollstätte Eßlingen verwaltete.⁶² Die Möglichkeit, sie zu umgehen, wurde durch die Abdämmung der Gammer Elbe in den dreißiger und siebziger Jahren des 15. Jh.s beschnitten.⁶³ Im Stromspaltungsgebiet zwischen Hamburg und Harburg, das im 13. bis 15. Jh. durch Flutkatastrophen in eine größere Zahl von Inseln zerrissen wurde, erwarben Bürger Hamburgs seit dem späten 14. Jh. Nutzungsrechte.⁶⁴



Hamburg: Schema der Hafenanlage (12.-15. Jh.)

⁶² H. KELLINGHUSEN, Das Amt Bergedorf. Geschichte seiner Verfassung und Verwaltung bis zum Jahre 1620, in: ZVHG 13/1908, S. 181-372; E. SCHULZE, Das Herzogtum Sachsen-Lauenburg und die lübische Territorialpolitik, (Quellen und Forschungen zur Geschichte Schleswig-Holsteins 33), Neumünster 1957, bes. S. 105 ff.

⁶³ G. HARRINGER, Der Streit des Hauses Braunschweig-Lüneburg mit den Hansestädten Hamburg und Lübeck um den Gammerdeich (1481-1620), in: ZVHG 51/1965, S. 1-48.

⁶⁴ D. KAUSCHE, Gerechtsame an und auf den Wasserläufen zwischen Hamburg und Harburg im späteren Mittelalter, in: ZVHG 46/1960, S. 45-103.

Erläuterungen zu der beigefügten Abbildung

Das Schema soll die Lage des Hamburger Hafens im Verhältnis zu Elbe und Alster sowie zum Stromspaltungsgebiet der Elbe verdeutlichen.⁶⁵ Dargestellt ist der Bereich zwischen Wedel und Hachede (Marsch- und Geesthacht); die Entfernung zwischen diesen Orten (Luftlinie) beträgt etwa 45 km. Der Bereich des Hamburger Hafens ist in dem Schema überproportional groß dargestellt; die Entfernung zwischen den Hafenbereichen a) und d) (Luftlinie) beträgt etwa 1,5 km. Das Schema soll folgendes verdeutlichen:

1.) Der Hamburger Hafen begann sich (a) im 9. Jh. nördlich der Mitte des Stromspaltungsgebietes der Elbe und in dem Delta zu bilden, das von Norden besonders durch die Alster und von Westen besonders durch die Bille gespeist wird. Im Laufe des späteren Mittelalters dehnte und verlagerte sich (b und c) der Seehafenbereich an den Westrand des einstigen Alster-Bille-Deltas und bezog (d) den Nordrand der ihm benachbarten Elbe ein.

2.) Das Schema stellt das Alster-Bille-Delta und das Stromspaltungsgebiet der Elbe in ihrem größten Umfang dar. Wie das Alster-Bille-Delta ist auch das Stromspaltungsgebiet der Elbe vom 12./15. Jh. an durch Deich- und Wasserbaumaßnahmen wesentlich verändert worden. Die Bille mündung ist nach Osten zurückgedrängt und dadurch eine deutlichere Trennung von Alster und Bille erreicht worden. Das Stromspaltungsgebiet der Elbe, das von der Einmündung der Süderelbe im Westen bis zur Abzweigung der Gammer Elbe im Osten reichte, wurde im 15. Jh. durch die Abdämmung der Gammer Elbe (seither Dove Elbe genannt) und im 19./20. Jh. durch den Ausbau des Köhlbrand stärker auf die engere Hamburger Region konzentriert.

6. Das Hafenbild in der Bilderhandschrift des Hamburger Stadtrechts (um 1506)

Ich möchte den Aufsatz mit Hinweisen auf die bekannte Miniatur zum Schiffsrecht aus der Bilderhandschrift des Hamburger Stadtrechts von 1497 beschließen. Die Miniatur ist wahrscheinlich um 1506 (zwischen 1503 und 1511) entstanden.⁶⁶ Vor dem 16. Jh. sind Stadtansichten Hamburgs nicht überliefert⁶⁷: Die Miniatur zum

⁶⁵ Weitere Abbildungen und Skizzen zur Topographie Hamburgs und des Hafens im Mittelalter und im 16. Jh.: J. BRACKER, Bildquellen zu Hamburgs Hafenanlagen im 16. Jahrhundert, in: Das alte Hamburg, hg. v. A. HERZIG, S. 15-38; Ch. DEGN; U. MUUB; H.-P. JORZICK, Topographischer Atlas Schleswig-Holstein und Hamburg, 4. erw. u. überarb. Aufl., Neumünster 1979, S. 132; H.-P. JORZICK; I. MÖLLER; U. MUUB; H.-P. PATTEN, Hamburg und sein Umland in Karte und Luftbild, Neumünster 1989, S. 14 f., 17; I. MÖLLER, Hamburg, (Länderprofile - Geographische Strukturen, Daten, Entwicklungsvorgänge und Hafenausbau bei hansischen See- und Flußhäfen im Mittelalter, in: See- und Flußhäfen vom Hochmittelalter bis zur Industrialisierung, hg. v. H. STOOB, (Städteforschung A 24), Köln 1986, S. 1-65, hier S. 53; A.-M. THEDE-OTTOWELL, Hamburg. Vom Alsterhafen zur Welthafenstadt, Hamburg 1988, S. 18 f., 24.

⁶⁶ B. BINDER, Illustriertes Recht. Die Miniaturen des Hamburger Stadtrechts von 1497, (Veröffentlichungen des Vereins für Hamburgische Geschichte 32), Hamburg 1988, S. 88 ff.

⁶⁷ Vgl. BRACKER, (wie Anm. 65), S. 15-38.

Schiffsrecht stellt nicht den Hamburger Hafen dar, sondern lehnt sich zum großen Teil an zeitgenössische Kupferstiche an. Aber einige Assoziationen können doch auf den Hamburger Zusammenhang hinweisen.⁶⁸

Das Bild ist durch eine Vertikale in zwei nicht gleich große Teile gegliedert. Der eine zeigt die technischen Aspekte der Schifffahrt und des Hafens, nämlich im Vordergrund den Kran und den Kai, hinter ihm vier oder fünf kleine Schiffe, von denen die meisten einen, eins wahrscheinlich zwei Masten hat, mit einem Aufbau am Heck, der als Kajüte dient, ferner zwei Ruderboote, im Mittelfeld und im Hintergrund des Bildes schließlich vier dreimastige Seeschiffe von unterschiedlicher Größe, von denen zwei rote Wimpel am Mast führen. Die drei vorderen Seeschiffe liegen vor Anker, das hinterste befindet sich mit gesetzten Segeln in Fahrt.

Der andere Teil des Bildes zeigt die organisatorischen Aspekte des Hafens: im Vordergrund das Gericht, Kaufleute und Schiffer, im Mittelgrund einen Baum auf einem Felsen, der die engere Hafenzonen begrenzt, und im Hintergrund eine Burg als den Sitz des Herrn, dem der Hafen untersteht. Die kleinen Segelschiffe nahe dem Kai können zum Hafenbetrieb gehörige Schiffe sein, die das Löschen und Beladen der weiter draußen ankernden großen Seeschiffe besorgen; sie können aber auch Flußschiffe sein. Der Baum mag den im Wasser liegenden Baum symbolisieren, der den engeren Hafenbereich (*binnen dem bome*) von dem äußeren (*buten dem bome*) trennt. Den Hamburger Verhältnissen entsprechen auf diesem Bild, ohne sie jedoch präzise zu illustrieren, die roten Wimpel, die zu erkennen geben, daß es sich um die Schiffe Hamburger Bürger handelt, die unterschiedlichen Typen von Schiffen, die Trennung des Hafenbereiches in einen engeren und einen weiteren durch einen Baum, das Vorhandensein eines Kranes, die Zuordnung des Hafens zu einer Herrschaft und zu einem Gericht sowie das Vorhandensein von Kaufleuten und Schiffen. Die Unterscheidung von Kaufleuten und Reedern, wie sie das Hamburger Schiffsrecht vornimmt, ist in der Miniatur nicht zu erkennen. Was dargestellt ist, sind einige wesentliche Elemente eines Hafenbetriebes um 1500.

Einige dieser Elemente wären nicht über mehrere Jahrhunderte zurückzuverfolgen. Im Hamburger Hafen um die Mitte des 13. Jh.s wären nur einmastige Seeschiffe zu sehen gewesen; sie hätten sich optisch nicht so stark von den Flußsegelschiffen unterschieden; das Gericht wäre im Zusammenhang mit dem Hafen weniger akzentuiert worden; der Herrschaft des Grafen von Holstein als des Stadt- und Zollherrn wäre größere Bedeutung zugekommen; die rechtliche Abgrenzung verschiedener Hafenbereiche, markiert durch einen Baum hätte eine geringere Rolle gespielt; vielleicht wäre schon ein Kran vorhanden gewesen. Dieses Gedankenspiel mag verdeutlichen, wie Technik und Gesellschaft im Bereich des Hamburger Hafens sich vom 12. zum 16. Jh. verändert haben. Die Geschichte des Hamburger Hafens während des späteren Mittelalters zeigt Brüche und Veränderungen. Sie führten hin auf mehr Konzentration und begünstigten arbeitsteilige Verfahren. Unter diesen Brüchen und Veränderungen blieb jedoch die aus dem 12./13. Jh. übernommene schlichtere Form der Fluß-, Küsten- und Wattschifffahrt erhalten.

⁶⁸ Zum Folgenden: BINDER, (wie Anm. 66), S. 74 ff.

Bodden und Haff - Fernhandel und Seeräuberei. Vorpommern und Rügen vom 13. bis 16. Jh.¹

HEIDELORE BÖCKER

Die Küste Vorpommerns und Rügens zeigt sich - mit vorgelagerten Inseln und stark zerklüftet - auf den ersten Blick für natürliche Häfen gut geeignet. Für das etwas weiter im Binnenland liegende Greifswald hatten die Bürger 1297 das Recht zur Anlage eines neuen Hafens an der Mündung des Ryck erwirkt.²

Seichte Gewässer und enge Passagen brachten dennoch selbst für die Handels-schiffahrt der Städte Stralsund und Greifswald technische Probleme mit sich. Eng-lische Schiffe, die 1381 in die Ostsee kamen, konnten wegen ihres Tiefganges nicht durch das für sie zu enge und seichte Fahrwasser bis in den Stralsunder Ha-fen gelangen. An der Nordspitze der Insel Hiddensee liegend wurden sie durch Leichterschuten von Stralsund aus gelöscht und beladen.³ Von Greifswald waren immerhin noch 4 km über den Ryck zurückzulegen, um die Mündung des Flusses in die Dänische Wieck, den südlichen Ausläufer des Greifswalder Boddens, zu er-reichen.⁴ Stets behinderten die bescheidene Wassertiefe und Breite des Flusses den

¹ Erweiterte und mit Anmerkungen versehene Fassung eines Vortrages auf der 34. Jahrestagung der Hansischen Arbeitsgemeinschaft der Historiker-Gesellschaft 1989 in Stralsund. Näheres über Ein-zugsbereich und Verkehrswege über Land in: F. BRUNS; H. WECZERKA, Hansische Handelsstraßen, Textband Weimar 1967, Atlas Weimar 1962, Registerband Weimar 1968, (QDHansGesch, N.F., Bd. 13); H. BÖCKER, Hanse und kleine Städte in Vorpommern und Rügen von der Mitte des 13. Jahrhun-derts bis zum Beginn des 16. Jahrhunderts, Habil. Schr. Greifswald 1989.

² PRLU I, Nr. 35. Vgl. auch die aquarellierten Federzeichnungen eines unbekanntenen Malers, entstan-den zwischen 1572 und 1642, die ebenfalls die Lage Stralsunds und Greifswalds an schiffbaren Was-serstraßen dokumentieren, in: Stralsunder Bilderhandschrift, hg. v. H. EWE, Rostock 1979.

³ Stralsundische Chroniken, hg. v. G.Ch.F. MOHNIKE; E.H. ZOBEL, Stralsund 1833, Bd. 1, S. 163; da-zu E. DAENELL, Der Ostseeverkehr und die Hansestädte von der Mitte des 14. bis zur Mitte des 15. Jh.s, in: HGBll 10/1902, S. 17: „... und die Tragfähigkeit ihrer [der englischen, Anm. d. A.] Schiffe scheint für jene Zeiten durchschnittlich groß gewesen zu sein. ... die Zahlenangaben, die wir über die Tragfähigkeit englischer Holke und Koggen aus dem 15. Jh. haben, zeigen in der Mehrzahl Schiffe zwischen 150 und 250 Last, kleinere kaum, größere jedoch und selbst erheblich größere waren an-scheinend nicht selten.“ Vgl. auch Th. WOLF, Tragfähigkeiten, Ladungen und Maße im Schiffsverkehr der Hanse - vornehmlich im Spiegel Revaler Quellen, (QDHansGesch, N.F., Bd. 31), Köln-Wien 1986.

⁴ F.W. DWARS, Der angebliche Zusammenhang zwischen Rügen und dem Ruden in historischer Zeit und die Entstehung der Einfahrten am Ostrand des Greifswalder Boddens, in: BS, N.F., 45/1958, S. 9-26.

Hafenbetrieb der Stadt.⁵ So kam es den Städten entgegen, daß der Lüneburger Hansetag von 1412 schließlich verfügte, daß vollbefrachtete Schiffe keinen größeren Tiefgang haben sollten als sechs lübische Ellen, d.h. 12 Fuß.⁶

Eine ungünstige Verkehrssituation anderer Städte ist deshalb nur relativ zu sehen und möglicherweise nicht so gravierend bzw. vorrangig ausschlaggebend für deren wirtschaftliches Zurückbleiben gewesen, wie vorschnell angenommen werden mag.

Unterschätzt wird vielfach zum Beispiel die Lebensdauer der sogenannten Darß-Kanäle. Diese aber waren für die Schifffahrt der Stralsund im Westen nächstgelegenen Stadt Barth von Bedeutung. Vor dem endgültigen Zusammenschluß der Inseln trennte der Prerowstrom die Insel Zingst vom Darß, während Zingst noch einmal von der - allerdings vermutlich schon früh verlandeten - Straminke durchschnitten wurde. Der Darß wurde wiederum ausdrücklich als eine Insel betrachtet. So heißt es 1302: ... *et legatis obligo insulam meam Darz.*⁷ Auf die Stadt Barth zielten demnach zwei Durchfahrten, der Darßer Kanal durch das Ländchen Arnschöpen und der Prerowstrom durch Darß-Prerow - die eine mittelbar, die zweite unmittelbar.⁸

Gewiß gewann auch hier die Versandung zeitweilig die Überhand. Hochwasserkatastrophen aber stellten vermutlich immer wieder Möglichkeiten einer Durchfahrt her. Am 4. Dezember 1325 jedenfalls bestätigte der Pommernherzog Wartislaw IV. die Rechte der Stadt Barth, wobei er ausdrücklich verfügte: *Außerdem sollen alle und jegliche Schiffe durch den Hafen von Prerow frei nach und von Barth fahren und nirgends als in Barth den Zoll an uns entrichten, und dieselben sollen nach Vorzeigen eines in Barth für die Bezahlung des Zolls erhaltenen Zeichens von unseren Mannen nirgends angehalten werden. Diejenigen Schiffe aber, die nicht nach Barth wollen, haben unseren Beamten im Hafen von Prerow den schuldigen und rechtmäßigen Zoll zu entrichten.*⁹ Auch wurde Prerow am 21. Juni 1364 als Schlichtungsort für künftige Streitfälle zwischen Herzog Barnim IV. und der Hanse genannt.¹⁰ Zoll wurde in Prerow nach dem Hebungsregister der Stadt Barth noch 1532 erhoben.¹¹

⁵ K. FRITZE, Die Häfen von Wismar, Rostock, Stralsund und Greifswald zur Hansezeit, in: GSJb 13,14/1982, S. 16-24.

⁶ HR I, 6, Nr. 68 A § 41. Vgl. auch G. BRAUN, Pommerns Küste und ihre Häfen, (Greifswalder Universitätsreden, Nr. 25), Greifswald 1930; G. HESS, Das Küstengebiet Vorpommerns im Spiegelbild historischer Karten, in: GSJb 7/1967, S. 55-77.

⁷ PUB IV, Nr. 2057.

⁸ Nach W. BASTIAN, Die Hafen- und Stromburgen im ehemaligen Land Barth und die Burg und Vitte in Ahrenshoop, in: Bodendenkmalpflege in Mecklenburg, Jb. 1959, S. 192-228, bes. S. 192, „besteht Ursache anzunehmen, daß sie den Schiffsverkehr seit mittellawischer Zeit in diese Richtung lenkten ...“.

⁹ P. KÜHL, Geschichte der Stadt und des Klosters Ribnitz, Neubrandenburg 1933, S. 197 ff.

¹⁰ MUB XV, Nr. 9275.

¹¹ Vgl. G. BERG, Beiträge zur Geschichte des Darßes und Zingstes, Prerow 1934, S. 29.

Die Barther selbst führten bereits zu Beginn des 14. Jh.s in ihrem Siegel ein in Schmuck und Form ähnliches Schiff wie das benachbarte Stralsund.¹² In den Stadtbüchern wird seit der Mitte des 15. Jh.s auf eine *Hafenstraße* verwiesen.¹³ Der Chronist des Landesherrn, Thomas Kantzow, schränkt um 1540 zwar ein: *Die Stadt liegt an einem Bodden, durch den sie seewärts Handel treiben, aber doch wenig, denn der Bodden ist nicht so tief, daß sie mit großen Schiffen hindurchsegeln könnten, weshalb sie nur mit kleinen Schuten segeln.*¹⁴ 1573 aber stellte der Rat der Stadt eine Rolle der Barther Schiffer aus.¹⁵ In einer bildlichen Darstellung durch Braun und Hogenberg aus dem Jahre 1590 sehen wir ein kleines Schiff auf einer Werft in der Nähe des Dammtores auf Stapel. Neben einer Anzahl an Fischerbooten ist ein zweimastiges Schiff zu entdecken, das mit vollen Segeln in den Hafen von Barth einläuft.¹⁶

Eindeutig zeigt sich auch auf den Landkarten des Rostocker Mathematikprofessors Eilhard Lubin Anfang des 17. Jh.s die Verbindung zum offenen Meer bei Prerow. Ende des 17. Jh.s gab der Amsterdamer Kartograph Johannes van Keulen die Tiefe des Prerowstromes zumindest noch mit 4 Fuß an¹⁷, wengleich wahrscheinlich nicht erst jetzt der Hinweis von A. G. Schwartz zum Jahre 1726, daß der Hafen von Prerow, *nachdem der Wind wehete / bey seiner Mundung bald tieff / bald seicht wurde ...*¹⁸, von einiger Bedeutung gewesen sein mag.

Die Probleme, die die Häfen von Ahrenshoop und Wustrow bargen, sind nicht grundsätzlich zu verallgemeinern. Beide lagen günstiger zur Recknitzmündung und haben damit wohl vor allem den Ribnitzer Bürgern als Zugang zur offenen See gedient.¹⁹ - Die Nachwelt ließ verschiedentlich verlauten, der Wustrower Hafen sei wohl im Zusammenhang mit dem Aufenthalt der Vitalienbrüder Klaus Störtebeker und Godeke Michels, die aus dem Land Wustrow gestammt haben sollen, zerstört worden. Herzog Johann Albrecht I. von Mecklenburg erklärte 1572 in einem nach Venedig gerichteten Schreiben: *Der Hafen von Ribnitz sei vor etlichen Jahren mit Schiffen versenkt und danach durch den angetriebenen Sand so flach geworden, daß er nicht mehr befahren werden könne. Da er nun erfahren habe, daß die*

¹² Ein nach rechts fahrendes, mastloses Boot war im 13. Jh. für das in Stralsund gebräuchliche Siegel gewählt worden. Symbol des für die Stadt so bedeutenden Seeverkehrs wurde dann jedoch jene hochbordige Kogge des hansischen Kaufmanns, die wir seit 1329 im großen Siegel der Stadt, dem sog. Koggensiegel, finden. Dazu F. FABRICIUS, Die ältesten Siegel der Stadt Stralsund, o.O. 1874; H. EWE, Schiffe auf Siegeln, Rostock 1972, zu Barth: S. 38 (um 1300) und S. 43 (1304); D. ELLMERS, Die mittelalterlichen Stadtsiegel mit Schiffsdarstellung an der südlichen Ostsee, in: Schiffe und Seefahrt in der südlichen Ostsee, hg. v. H. BEIDER WIEDEN, Köln-Wien 1986, S. 41-88.

¹³ StABa, Stadtverlaß- bzw. Aufassungsbücher von Barth, Rep. 3, V/136 (1444-1505).

¹⁴ Th. KANTZOW, Pomerania, hg. v. H.G.L. KOSEGARTEN, Bd. 2, Greifswald 1817, S. 461.

¹⁵ J. LÜDEMANN, Barth als Handels- und Industriestadt, in: Unser Pommernland 7/1922, S. 362.

¹⁶ G. BRAUN; F. HOGENBERG, Beschreibung und Contrafactur der vornehmster Staet der Welt, Köln 1572-1618 (Ndr. in: R. SKELTON, Braun und Hogenberg, Civitatis orbis terrarum 1572-1618, Kassel-Basel 1965).

¹⁷ G. HEB, Das Küstengebiet Vorpommerns im Spiegelbild historischer Karten, in: GSJb 7/1967, S. 61 ff.

¹⁸ A.G. SCHWARTZ, Historia finum Principatus Rugiae, Greifswald 1727, S. 219.

¹⁹ C.F.J. PETERS, Das Land Swante-Wustrow oder das Fischland, Rostock 1884 (Ndr. Ribnitz 1926).

Venetianer es verstünden, den Treibsand aus ihrem Hafen herauszuwinden, wüschte er, daß Sachverständige befragt würden, mit welchen Instrumenten man den Sand entfernen könne. Man möge einen Abriß wie auch ein Holzmodell des betreffenden Instruments anfertigen lassen.²⁰ Auch Tilemann Stella (geboren um 1524 in Siegen, gestorben 1589), der im Dienst Herzog Albrechts VII. von Mecklenburg stand, hatte erfahren, daß der Hafen daselbst von denen Lübeckern versenkt worden sei von wegen Schnaphanen und Seeraubern, um welchen willen beide Haffen dieseit und jenseit am Landchen Wustrow mit Versenkung gestopft seiend.²¹

Ende des 16. Jh.s wird berichtet, der Herzog habe den Ribnitzer Hafen selbst besichtigt und seine Wiedereröffnung durch holländische Meister in Aussicht gestellt. Dennoch sei nichts daraus geworden; der Hafen könne nun, 1595, wohl mit Pferd und Wagen, nicht aber mit Schiffen befahren werden. Waren, die von der See nach Ribnitz kämen und von dort verschifft würden, müßten etwa neun Meilen durch die pommerschen Ströme geleitet werden. Dennoch, namentlich zu den Jahrmärkten, würden allerlei Güter von Stralsund, Stettin und aus anderen Orten nach Ribnitz gebracht und von Ribnitz aus Getreide nach Lübeck und anderswohin verschifft werden.²²

Näheres erfahren wir durch den bereits genannten Tilemann Stella, der im Auftrag des mecklenburgischen Herzogs *irrige* Grenzabschnitte bereiste, um an Ort und Stelle künftige Grenzverhandlungen vorzubereiten. Seine Erhebungen betrafen Grenzmale, alte und neue Grenzzüge, Baudenkmale und ihre Bedeutung für den Grenzverlauf, Rechtsvorstellungen der Anwohner, ihre Abgaben, Rechte und Pflichten. Seine umfangreichen Protokolle begannen mit dem Jahr 1578, und aus der selben Zeit stammen vermutlich auch seine topographischen Abrisse.²³ - Bei seinen Befragungen über den Hafen und dessen nautische Einrichtungen war ihm z.B. auch der Begriff der *Leuchte* begegnet. Zwei wurden genannt. Stella versuchte nun, sie zu lokalisieren: *Thönnies Jörck zum Kerckdorffe: verstorben: hath zum Bericht gegeben: ... daß die Leuchte an der offenbahren Sehe gestanden, und daß der Ziegelgrus noch daselbst zu sehen sey. ... Michel Peltzer zum Oldthagen sagt: ... es sollen doselbst am Strande Ziegel und Herdstein gelegen sein, die der Wind nun befreyet hath. Sie stehen aber harth achther dem Vitten Zaun. Eine zweite Leuchte wurde ebenfalls durch Stella aufgeführt: Clawes Bolthe zum Oldthagen sagt: ..., daß doselbst - bei der Wiek, Burg, Zollbude und Binnenwasser - auch eine*

²⁰ Dazu K. KOPPMANN, Zur Geschichte der mecklenburgischen Klipphäfen, in: HGbl 1885, S. 103-160, bes. S. 120 ff.; H. SUND, Beitrag zur Geschichte der Darß-Zingster Schifffahrt, in: MblIGPA 45/1931, S. 76 f.; H. GRIESE, Schifffahrt und Segelschiffbau in den früheren Jahrhunderten im Kreisgebiet Ribnitz-Damgarten, (Heimathefte des Kreises Ribnitz-Damgarten, Nr. 6), Ribnitz-Damgarten 1959.

²¹ MLHA: T. STELLA, Eigentliche und wahrhaftige Abreibung der irrigen Landtgrenz zwisschen dem Hertzogkdom Mecklenburgk und dem Hertzogkdom Pommern auch zwischen Ribnitz und Damgard durch Magister Telesmanum Stellam von Siegen, Verjüngte Copie von F.A. SCHUHMACHER, herzogl. Landmesser, 1765, S. 36.

²² Vgl. Anm. 20.

²³ Vgl. ebd. und MLHA: T. STELLA, Gründliche und Eigentliche Beschreibung der Landgrenzen zwisschen den Hertzogthümben Mecklenburgk und Pommern etc. Angefangen im Februario Anno 1578, Generalia, Vol. III A 1578; dazu BASTIAN, (wie Anm. 8).

Leuchte gestanden habe. Thönnies Jörck zum Kerckdorffe: verstorben: hat zum Bericht eingebracht: ..., daß die Leuchte hinter dem Vittenzaun an dem Binnenwasser ... gestanden hat. Und weiter heißt es: Hans Permin zum Oldthagen sagt: Er habe gehört, daß die Pfahl daselbst im Strande Haffpfehle seyen und nicht scheide Pfahle. ... Clawes Jörck zum Kerckdorffe sagt: ..., daß die Pfahle daselbst am Strande hinter dem Vitten Zaun Haff Pfahle und keine Scheidepfahle seyen. ... Vicke Schar zum Oldthagen sagt: ..., daß die Pfahle vom Althen Haff in der Wilden sehe bei dem Vitten Zaun noch zu folgen seyen. ... Marquard Permin zum Oldthagen sagt: ..., daß das Bolwerck vom Althen Hafen 15 Ruthen vom Strande zum mehr liege und daß man dies alles noch sehen könne.²⁴

Im Atlas van Keulens vom Ende des 17. Jh.s sind Ankerplätze auch an der Mündung des Peenestroms deutlich erkennbar. Nach Walter Steins Forschungen um 1900 soll die Peene bis um die Mitte des 15. Jh.s eine Tiefe von etwa sieben Fuß gehabt haben.²⁵ Der Schriftverkehr über den Handel Stettins unterhalb des Oderhaffs²⁶ wie auch Anklams und Demmins am weiteren Verlauf der Peene²⁷ bezeugen den regen Transport über Oder und Peene im 14. und 15. Jh. Große Oderkähne, ein- bis zweimastige Küstensegler, aber auch dreimastige Hochseeschiffe zeigt die bildliche Darstellung Stettins aus dem Jahre 1588.²⁸

Die geographische Situation der nur etwa 7 km unterhalb der Mündung des Peenestroms, westlich einer Enge zwischen Binnenland und Insel Usedom gelegenen Stadt Wolgast müßte gegenüber Anklam, Demmin und Stettin und wohl auch gegenüber Greifswald sogar noch größere Vorteile gehabt haben.²⁹ Und doch konnte die Stadt vor der Peenemündung diese Vorteile nur bedingt nutzen. Womit ist das zu begründen?³⁰

²⁴ STELLA, (wie Anm. 21), S. 34 f.

²⁵ W. STEIN, Beiträge zur Geschichte der deutschen Hanse bis um die Mitte des 15. Jahrhunderts, Gießen 1900, S. 28 Anm. 1.

²⁶ So befand sich z.B. 1438 ein auf der Rückfahrt von Stettin nach Norwegen begriffenes Schiff im Hafen von Wolgast (HUB VII, 1, Nr. 393). 1460 wurde er von aus Dänemark zurückkehrenden, mit Heringen beladenen Schiffen der Stettiner Schonenfahrer passiert (HUB VIII, Nr. 973, Anm. 3); Th. SCHMIDT, Beiträge zur Geschichte des Handels und der Schifffahrt Stettins, 4 Teile, in: BS 19,2/1861-1863, S. 1-100; 20, 1/1864, S. 165-273; 21, 2/1866, S. 168-36; 25,2/1874-1875, S. 1-160; F. VOSS, Pommerns Anteil am Seehandel im hansischen Mittelalter (13.-15. Jahrhundert) mit Ausschluß von Rügen, Stralsund und Greifswald, Diss. phil. Göttingen 1921 (auszugsweise gedr. in: Jb. der Philosophischen Fakultät Göttingen 1921, Heft 1, S. 47-50); S. MEDROW, Das Schifffahrtswesen Vorpommerns mit Einschluß der pommerschen Oderschifffahrt, Diss. jur. Greifswald 1925; E. ASSMANN, Stettins Seehandel und Seeschifffahrt im Mittelalter, Habil. Schr. Greifswald 1943, hg. v. Göttinger Arbeitskreis, Kitzingen 1951; W. KEHN, Der Handel im Oderraum im 13. und 14. Jahrhundert, (Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Pommern, Reihe 4, Heft 16), Köln-Graz 1968.

²⁷ J.W. BRUNIER, Aus der Geschichte der Anklamer Peene. Zur Jubelfeier 26.6.1935, in: Heimatkalender für Anklam 30/1935, S. 35-48.

²⁸ SKELTON, (wie Anm. 16).

²⁹ P.H. MÜLLER, Geographisch-historische Nachrichten von der ehemals berühmten Fürstlich-Pommerschen Residenzstadt Wolgast, in: T.H. GADEBUSCH, Schwedisch-pommersche Staatskunde I/1786, S. 168 ff.

³⁰ Vgl. auch K. FRITZE, Autonomie von Mittel- und Kleinstädten - dargestellt am Beispiel der mittelalterlichen Städte Vorpommerns, in: Hansische Studien 6, hg. v. K. FRITZE; E. MÜLLER-MERTENS; J. SCHILDHAUER, Weimar 1984, S. 80.

Die Ursachen für ein Zurückbleiben verkehrsgeographisch ebenfalls relativ günstig gelegener Städte waren - über die verkehrsgeographisch spezifischen Bedingungen hinaus - begründet im Verhältnis zum Stadt- bzw. Landesherrn und in den Beziehungen zwischen den Städten selbst. Rascher entwickelten sich Orte, die entweder verkehrsgeographisch günstig gelegen waren, dem Fernhändler sowohl als Etappenort im Zwischenhandel als auch hinsichtlich von Zulieferungen aus dem Umland geeignet erschienen oder deren Zugewandtheit zum Landesherrn diesem bei der Festigung seiner Landesherrschaft nach außen (gegenüber den Königen von Dänemark und den Markgrafen von Brandenburg) wie auch nach innen (in Auseinandersetzung beispielsweise um die Stadtherrschaft mit geistlichen Institutionen so bedeutungsvoll war, daß er ihre Entwicklung noch im 13. Jh. durch Zuerkennung von Vorrechten gegenüber anderen Kommunen stützte. - Alle drei Komponenten trafen in besonderem Maße in Vorpommern für Stettin und Greifswald, im Fürstentum Rügen für Stralsund zu.

Auf Grund dieser Voraussetzungen gelang es Stettin, Greifswald und dem rügenschen Stralsund bereits im 13. Jh., sich in Zoll- und Münzrechten³¹ sowie Stapel- und Niederlagsgerechtigkeiten³² eine deutliche Vorrangstellung gegenüber anderen Städten dokumentieren zu lassen und dadurch zielgerichtet und auf Dauer Handelskonkurrenten über sogenannte Klipp- und Winkelhäfen zurückzuweisen.

Schon frühzeitig trat Stettin gegen jedwede Konkurrenz im Getreidehandel auf.³³ Von 1253 an gelang es den Bürgern immer wieder, daß die Herzöge zu ihren Gunsten versicherten, im ganzen Lande dürfe kein Fremder von der Ernte bis zum Osterfest Getreide aufkaufen. Auch finden sich wiederholt Verordnungen der Herzöge im Sinne Stettins, daß Korn aus Peene und Swine nicht mit Kähnen, sondern

³¹ Der Stadt Stettin war bereits 1245 durch Herzog Barnim I. gestattet worden, den Fährzoll zwischen Stettin und Altdamm zu erheben (PUB I, Nr. 434). Um 1255 erhielt Stettin eine Zollrolle (PUB II, Nr. 1113, bestätigt: PUB III, Nr. 1654; PUB IV, Nr. 2424, 2527). Vgl. dazu E. ASSMANN, Die Stettiner Zollrolle des 13. Jahrhunderts, in: HGBll 71/1952, S. 50-75. 1275 bekam Greifswald eine Zollrolle (PUB II, Nr. 1024). Um 1298 erwarb Stralsund den dortigen Zoll zunächst für einen Zeitraum von sechs Jahren (MUB X, Nr. 7237). 1318 konnte die Stadt dieses Recht vom Fürsten für 3000 Mk. kaufen (PUB V, Nr. 3222). 1277 verfügte Stralsund über eine städtische Münze, 1319 gelang es den Stralsundern, die Münzgerechtigkeit käuflich zu erwerben (PUB V, Nr. 3245). Herzog Otto I. bestätigte Stettin 1315 die Münzgerechtigkeit (PUB V, Nr. 2931). 1325 gab Herzog Wartislaw IV. Greifswald das Recht, sog. Ockel-Pfennige zu schlagen (PRLU IV, Nr. 44).

³² Herzog Barnim I. gewährte Greifswald 1274 das Recht der Niederlage für alle Kaufmannswaren, die aus seinem Gebiet ausgeführt würden, außer für Getreide (PRLU I, Nr. 31). 1320 befreite der Herzog seine Stadt Greifswald von Zoll, Abgaben und Ungeld auf Swine und Peene. Er gestattete den Bürgern, an den Ufern anzulegen und Waren, Güter sowie beliebige andere Gegenstände nach Gutdünken zu stapeln (HUB II, Nr. 373). 1283 hatten die Herzöge den Stettinern die Niederlagsrechte für Geneza przywileja skladowego Szczecina z. 1283 r., (Die Entstehungsgeschichte des Stapel-S. 531-575; P. VON NIESSEN, Zur Frage der Entstehung von Niederlagen, in: MblIGPGA 38/1924, S. 19 f.; O. GOENNENWEIN, Das Stapel- und Niederschlagsrecht, (QDHansGesch, N.F., Bd. 11), Weimar 1939.

³³ F. SEMRAU, Der Getreidehandel der deutschen Hansa bis zum Ausgang des Mittelalters, Diss. phil. München 1911; KEHN, (wie Anm. 26).

nur mit größeren Schiffen ausgeführt werden dürfe.³⁴ Im April 1312 schließlich bestimmte Herzog Otto I., daß zwischen Stettin und Ueckermünde kein Getreide oder Mehl verladen werden dürfe, außer nach Stettin. Aus den Wäldern zwischen Stettin, Ziegenort, Crampe und Altdamm sollten weder Brennholz noch Kohlen ausgeführt werden - außer nach Stettin. Über Zuwiderhandelnde erhielt Stettin selbst das Strafrecht.³⁵

Herzog Bogislaw IV. hatte Greifswald 1289 versprochen, die Getreide- und Wareneinfuhr nach dort niemals zu hindern und den Bürgern die Ausfuhr zu gestatten, selbst wenn sie an anderen Orten seines Herzogtums verboten würde. 1294 wurde Greifswald vom Strandrecht befreit, und die Herzöge bestimmten, daß Holz aus Swine und Peene nur nach Greifswald eingeführt werden dürfe.³⁶ 1361 wurde Greifswald verbrieft, daß niemand, der im Lande wohne oder von außen hindurchziehe - über die Peene durch Wolgast oder mit der Fähre zu Anklam, zu Gützkow oder zu Ueckermünde - es versäumen solle, jegliche Kaufmannsware (*kopenschop edder Veilehave*) zuerst auf dem Markt von Greifswald anzubieten.³⁷ 1439 schließlich wies Greifswald Danziger Kaufleute darauf hin, daß Gäste zu keinen Zeiten von Bauern und anderen Einwohnern Korn kaufen dürften, außer in *wonliken kopsteden* wie Stralsund, Anklam oder Greifswald, da solcher Verkauf den Bürgern großen Schaden zufüge. Auch künftig dürfe deshalb durch die Peene kein Gut oder Korn ausgeführt werden, bevor es nicht in Greifswald zum Markt gebracht worden sei.³⁸

Die Stralsunder leiteten für sich schon Anfang des 14. Jh.s das Recht ab, über den Transport von Getreide nach Barth zu entscheiden. 1408 erwarb Stralsund jedoch ein besonders schwerwiegendes Privileg: Außer Stralsunder Bürgern sollte es niemandem erlaubt sein, Getreide von Rügen zum Verkauf außerhalb der Landesgrenzen auszuführen. Allen, die sich unterstünden, dieses Vorrecht der Stralsunder zu mißachten, wurde mit Einziehung ihrer Waren gedroht. Dieses Privileg garantierte den stralsundischen Getreidehändlern damals nicht nur einen sicheren Schutz gegen die Konkurrenz fremder Kaufleute, sondern es setzte auch dem selbständigen Getreidehandel der rügenschen Bauern ein Ende. Daß es sich dabei um ein Vorrecht handelte, das nicht nur verbrieft war, sondern auch zur Anwendung kam, beweist das folgende Beispiel: Eben zu dieser Zeit ersuchte Herzog Barnim VIII. den Rat von Stralsund, das mit Getreide beladene Schiff des Thomas von Raven freizugeben, das die Stralsunder beschlagnahmt hatten, obwohl Raven das Geleit des Herzogs besaß und das Korn nachweislich in Barth von dem Bürger Burmester gekauft hatte.³⁹

³⁴ PUB I, Nr. 568; PUB II, Nr. 966, 1282, PUB IV, Nr. 2428, 2528; PUB V, Nr. 2813. *minores naves, quae cane vocantur, ... Majoribus autem navibus Liburnis id est Coggonibus...* PUB II, Nr. 1211; daneben Küstenfahrzeuge: *quae boten vocantur*. Vgl. auch PUB IV, Nr. 2531.

³⁵ PUB V, Nr. 2720.

³⁶ HUB I, Nr. 1050; PUB III, Nr. 1669.

³⁷ PRLU II, Nr. 74.

³⁸ HUB VII, Nr. 436.

³⁹ StAStral, Städtische Urkunden, Nr. 48, 52 f. (Anfang 14. Jh.), 596 (1. H. 15. Jh.); PRLU II, Nr. 11. Vgl. auch K. FRITZE, Bürger und Bauern zur Hansezeit, Weimar 1976, S. 53.

Als Ergebnis läßt sich feststellen: Städtchen, die sich längerfristig oder auf Dauer unter der Stadtherrschaft des niederen weltlichen Adels oder geistlicher Institutionen befanden und wirtschaftlich vor allem auf Agrarprodukte orientiert waren, hatten, auch wenn sie rein geographisch wie andere Städte in unmittelbarer Berührung mit schiffbaren Handelswegen waren, unter diesen Bedingungen keine adäquate Entwicklungschance. Aber auch auf die Entwicklung anderer, dem Landesherrn unmittelbar unterstehender Städte mußten sich solche Vorrechte auswirken.

Hinzu kam, daß sich diese frühzeitig mit Vorrechten gegenüber anderen Städten versehenen Kommunen seit dem Ende des 13. Jh.s lokal wie auch regional verbündeten. Sie schufen sich weitere Stützpunkte zur Absicherung des Handels, grenzten sich dadurch von den übrigen Stadtgemeinden aber noch weiter ab.

Nachdem zu Beginn des 14. Jh.s zunächst die den Handel im Peeneraum beherrschenden Städte Greifswald, Anklam und Demmin mit den Herzögen in bezug auf die Sicherung des Landfriedens überein gekommen waren und sich wiederholt gemeinsam mit Zoll- und Münzrechten bewidmen ließen⁴⁰, führten der Erbfall des Fürstentums Rügen an die Herzöge von Pommern und die damit verbundenen Erbfolgeauseinandersetzungen mit den Mecklenburgern nach 1325 die genannten Städte stärker auch mit Stralsund zusammen.⁴¹ Stralsund, Greifswald, Anklam und Demmin gingen 1339 ein separates Landfriedensbündnis ein, das im 14. und 15. Jh. mehrmals erneuert wurde.⁴²

Durch den Zusammenschluß zu regionalen Städtebündeln und noch viel mehr durch die gemeinsame Mitgliedschaft in der Städtehanse⁴³ konnten nun selbst so relativ kleine Immediatstädte wie Anklam und Demmin ein beträchtliches Maß an

⁴⁰ Herzog Barnim III. gelobte 1314 den Städten Greifswald, Anklam und Demmin, keine Feste an der Peene zu errichten und nur das Städtchen Jarmen zu befestigen, auch alle anderweitigen Festungsanlagen zu verhindern (HUB II, Anm. 1 zu Nr. 235; PUB X, Nr. 5835). Herzog Wartislaw IV. schloß 1319 mit seinem Land und den Städten Greifswald, Demmin und Anklam für das Land zwischen Swine und Peene und die Grafschaft Gützkow ein Landfriedensbündnis (PUB V, Nr. 3311). Die Herzöge Otto I. und Wartislaw IV. wollten 1320 die Städte Greifswald, Demmin, Anklam und Stargard schadlos halten für die Befreiung der Städte Prenzlau, Pasewalk und Templin vom Zoll und Ungeld in obigen Städten (PUB V, Nr. 3399). Herzog Wartislaw IV. verlieh im selben Jahr den Städten Demmin, Anklam und Greifswald freie Schifffahrt auf Swine und Peene (PUB V, Nr. 3407). Herzog Wartislaw IV. verkaufte 1325 den Städten Greifswald und Anklam auf acht Jahre die Münze für die Gegend zwischen Swine und Peene für 400 Mk. (PUB VI, Nr. 3835).

⁴¹ Herzog Barnim III. schloß 1328 für sich und die unmündigen Kinder des Herzogs Wartislaw IV. für das Königreich Dänemark, die rügensch Vasallen und die Städte Stralsund, Greifswald, Anklam und Demmin einen Frieden mit den Fürsten Heinrich II. von Mecklenburg sowie Johann II. und Johann III. von Werle zur Beendigung des rügensch Erbfolgestreits (MUB VII, Nr. 4940). Stralsund, Greifswald und Anklam schlossen einen Münzvergleich (PRLU I, Nr. 39).

⁴² PUB X, Nr. 5788; HUB III, Nr. 236; HR I, 1, Nr. 186; HUB V, Nr. 371; VPLA, Rep 38 bU (Demmin), Nr. 123 f.; HUB VIII, Nr. 647, 1206.

⁴³ H. WERNICKE, Die Städtehanse, 1280-1418, (AbhhHdlSozialG, Bd. 22), Weimar 1983, S. 90: „Die Mitarbeit in lokalen Städtevereinigungen verschaffte den Kommunen ... die politisch-rechtliche Sicherheit, mit ihren merkantilen Potenzen über den Rahmen der eigenen Lokalität ihres Einzugsgebietes hinauszuwachsen. Sie erlangten so über den Anschluß an ein regionales Bündnis die Mitgliedschaft der Hanse.“

Autonomie erringen⁴⁴ und an ökonomischen Vorrechten gegenüber anderen Städten teilhaben.⁴⁵ Die Städte Wolgast und Barth wurden, obwohl sie rein topographisch wichtige Positionen für den Fernhandel anderer Kommunen hatten, in diese separaten Bündnisse der Städte Stralsund, Greifswald, Anklam und Demmin nicht miteinbezogen.

Gewiß ist dabei zu beachten, daß es die meisten landesherrlichen Städte, so auch Stralsund, Greifswald und Anklam, schon bald nach ihrer Privilegierung mit dem Stadtrecht verstanden hatten, die Landesherren zum Verzicht auf stadtnahe Burgen zu veranlassen.⁴⁶ 1295 aber wurde Vorpommern in die Herzogtümer Pommern-Stettin und Pommern-Wolgast geteilt.⁴⁷ Fürst Wizlaw III. von Rügen ließ um 1315 bei Barth ebenfalls eine neue Burg erbauen, die, nachdem das Fürstentum 1325 an die Herzöge von Pommern-Wolgast gefallen war, auch von diesen als Stammsitz genutzt wurde.⁴⁸

⁴⁴ Erich VII., Herzog von Pommern, König von Dänemark, Schweden und Norwegen und die Städte Lübeck, Rostock, Stralsund, Wismar, Lüneburg, Greifswald und Anklam - neben den noch beitretenden Hansestädten - beurkundeten 1423 ihr Bündnis zu gegenseitiger bewaffneter Hilfe gegen Gewalt oder Schäden (HUB VI, Nr. 487). Tohoposate König Erichs von Dänemark, Schweden und Norwegen mit den Städten Lübeck, Rostock, Stralsund, Wismar, Lüneburg, Greifswald und Anklam von 1423 / 1428 (HR I, 7, Nr. 601. Vgl. auch HUB VIII, Nr. 517 § 1). Nachdem Stralsunder Bürger auf der Heimkehr vom Markt in Barth am 5.10.1457 überfallen worden waren, wandte sich Stralsund an Lübeck, Rostock und Wismar um Beistand und rief zugleich Greifswald, Anklam und Demmin - auf Grund der zwischen den vier Städten bestehenden Tohoposate - zu gemeinsamer Bekämpfung der Herzöge auf (HR II, 4, S. 417); Vgl. auch FRITZE, (wie Anm. 30), S. 81.

⁴⁵ Z.B. bestätigte König Waldemar III. von Dänemark 1326 den Städten Stralsund, Greifswald, Anklam und Demmin und allen Kaufleuten die Freiheiten auf Schonen und in ganz Dänemark und versprach, den Zoll nicht zu erhöhen (HUB II, Nr. 443). Herzog Barnim III. verlieh 1331 *um der Dienste Stralsunds willen* den Einwohnern der Länder Demmin und Groswin (Gästen und jedermann) volle Freiheit, den Markt von Stralsund mit Korn und anderem Gut zu Lande und zu Wasser nach Belieben zu besuchen (PUB VIII, Nr. 4868).

⁴⁶ Der Stadt Greifswald versicherte Herzog Wartislaw III. 1264, niemand solle im Gebiet der Stadt eine Burg anlegen dürfen (MUB II, Nr. 1011). Seinen Hof in Anklam überließ der Herzog 1313 den Augustinermonchen (vgl. Deutsches Städtebuch, Bd. 1, hg. v. E. KEYSER, Stuttgart-Berlin 1939, S. 133). Nach „Des Thomas Kantzow Chronik von Pommern“ in hochdeutscher Mundart. Letzte Bearbeitung, hg. v. G. GAEBEL, Stettin 1897, S. 182 (1311). Der Fürst von Rügen gestand Stralsund 1319 zu, im Umkreis von 2 Meilen um die Stadt keine Burgen und Befestigungen anzulegen bzw. angelegte abzubauen (PUB V, Nr. 3244). Vgl. auch Anm. 32. Die Burg Demmin war von Herzog Wartislaw III. bis zu seinem Tode (1264) besonders bevorzugt worden; sie blieb auch weiterhin bestehen, doch fiel das Herzogtum nach dem Tode Wartislaws an die Stettiner Linie, die ihr Zentrum im Oderraum sah.

⁴⁷ VPLA, Rep 38 bU (Demmin), Nr. 6, 6a; MUB III, Nr. 2348; PUB III, Nr. 1730-1732. Herzog Barnim I. hatte seine Burg bei Stettin zwar abbrechen lassen und 1249 versprochen, im Umkreis von 3 Meilen keine neue zu errichten (PUB I, Nr. 484), 1346 aber ließ Herzog Barnim III. auf einem ehemaligen Burgwall, nahe der Oder bei Stettin, ein Steinhaus errichten, das die Anfänge des späteren Schlosses bilden sollte. Über eine frühere Burg bei Wolgast vgl. PUB I, Nr. 125; PUB VI, Nr. 3937. 1306 übereignete Herzog Bogislaw IV. der Stadt Wolgast seinen vermutlich in der Stadt gelegenen Hof (PUB IV, Nr. 2331). Wahrscheinlich aber schon Ende des 13. Jh.s war auf einer Insel im Peenestrom, an einer Enge zwischen der Stadt Wolgast auf dem Festland und der gegenüberliegenden Insel Usedom, eine aus Stein erbaute Burg errichtet worden. Vgl. dazu H. BETKE, Zur Baugeschichte des ehemaligen Herzogsschlosses in Wolgast, in: BS, N.F., 40/1938, S. 87-95.

⁴⁸ 1255 hatte Fürst Jaromar II. der Stadt Barth zugesichert, seine neue, wahrscheinlich unmittelbar am Bodden gelegene Burg ohne Beihilfe der Bürger abtragen zu lassen (MUB I, Nr. 312; PUB II, Nr. 604). Vgl. dann jedoch PRLU I, Nr. 63, mit dem Hinweis auf ein *castrum novum* 1285 / 1295; die Haushaltsrechnung des Fürsten Wizlaw III. von 1325 (PUB VI, Nr. 3860, 3887). Herzog Wartis-

Räumlich an frühere Landesmittelpunkte anknüpfend, zeugen Titulatur und die wechselnde Zahl von Amtsgeschäften, die die Landesherrn von diesen Burgen aus vornahmen, sowie bauliche Maßnahmen von längerfristigen Aufenthalten und - sowohl in Vorpommern als auch im Fürstentum Rügen seit der Wende vom 13. zum 14. Jh. - von der Ausbildung fester Residenzen in stadtnahen Burgen am bzw. nahe dem Kreuzungspunkt bedeutender Handelsstraßen. Daraus ergab sich nun für Stettin, Wolgast und Barth politisch-rechtlich ein geringerer Aktionsradius, doch ist dies - entsprechend ihrer wirtschaftlichen Entwicklung differenziert zu sehen.

Wirtschaftlich förderten die Landesherrn durchaus die Entwicklung der Städte, in deren Nähe sie zu residieren pflegten. Wie Stralsund und Greifswald vermochten es auch Stettin, Wolgast und Barth, durch zielgerichteten Grundbesitzerwerb Einfluß auf die Sicherheit ihrer wichtigsten Verkehrswege zu nehmen: Barth vom Zingst aus⁴⁹, Wolgast über den Hafen Peenemünde⁵⁰ und Stettin über die Inseln im Oderstrom.⁵¹ Es gelang ihnen, Zollfreiheiten für sich wie auch für Fremde, die mit ihrer Stadt Handel zu treiben beabsichtigten, zu erwerben: 1302 verlieh Herzog Bogislaw IV. allen Kaufleuten, namentlich Schweden, Dänen und Norwegern, Zollfreiheit für die Waren, die sie nach Wolgast und Anklam brächten. Zugunsten des Handels mit der Stadt Barth versicherte Herzog Wartislaw IV. 1325, daß alle Schiffe, die in das Prerower Fahrwasser (*portum Prerowe*) kämen, bis zur Stadt Barth frei verkehren könnten und den Zoll nur dort zu entrichten hätten. Schiffe, die mit Holz von Barth führen, sollten durch keinerlei Zölle an ihrer Fahrt gehindert werden.⁵²

Städten mit stadtnahen Burgen des Landesherrn war es keineswegs generell untersagt, mit anderen gemeinsam zu agieren.⁵³ Stettin wurde bereits 1283 in das von Fürsten und Städten geschlossene Rostocker Landfriedensbündnis einbezogen.⁵⁴

law IV. von Pommern-Wolgast versprach zwar wenige Tage nach seiner Herrschaftsübernahme über das Fürstentum den Barthern im Dezember 1325, daß die auf dem herzoglichen Hof gelegene Feste der Stadt geschenkt werden würde, damit sie zum Besten der Stadt an einen anderen Ort verlegt werden könnte. Auch sollte nicht gestattet werden, daß innerhalb einer Meile von allen Seiten um die Stadt Barth irgendwelche Festungswerke errichtet würden (PUB VI, Nr. 3900). Über das Fortbestehen der Burg bei Barth vgl. jedoch auch die Hinweise in den Stadtbüchern, StABa, Rep IV/5, 1325 ff.; PUB VIII, Nr. 5275-5277; PRLU II, Nr. 96. Ebenso EWE, (wie Anm. 2), S. 32 f.

⁴⁹ Den Bürgern von Barth hatte der Fürst von Rügen 1255 eine städtische Feldmark mit dem ausdrücklichen Hinweis übertragen, sie solle ausgehen *a mare salso*. Weiterer Grundbesitz kam hinzu, so auch auf dem Zingst (PUB II, Nr. 604; PUB III, Nr. 1533, 1764; PUB X, Nr. 5412).

⁵⁰ PUB II, Nr. 1235 mit Bezugnahme auf die Zeit der *ersten Stiftung*; PUB IV, Nr. 2331; PUB VI, Nr. 3725.

⁵¹ Der Stadt Stettin übertrug Otto I. 1312 alle Inseln außerhalb der *engen* Oder vor Pölitz, oderabwärts bis zum Swantewitz, von dort bis zur Crampe und von hier bis zum Raduhn (PUB V, Nr. 2716).

⁵² PUB IV, Nr. 2023; PUB VI, Nr. 3900; PRLU II, Nr. 96. 1479 erhielt Barth Markt und Niederlagsrecht für alle Fische, die innerhalb der Grenzen städtischen Eigentums gefangen würden (PRLU II, Nr. 97).

⁵³ Voraussetzung war, „das freie Bündnisrecht zu besitzen, das jedoch eine gewisse Abhängigkeit von einem Herrn nicht ausschloß.“ WERNICKE, (wie Anm. 43), S. 86.

⁵⁴ *Lübeck, Wismar, Rostock, Stralsund, Greifswald, Stettin, Demmin, Anklam und sämtliche Städte jener Länder ...* (PUB II, Nr. 1266. Vgl. auch HUB I, Nr. 954).

Während sich Stralsund dann seit den dreißiger Jahren des 14. Jh.s mit den Städten des Peeneraums Greifswald, Anklam und Demmin zu gesonderten Übereinkünften zusammenfand, lag es nahe, daß Stettin die Gemeinschaft mit den am Oderhandel interessierten Städten Greifenhagen, Gollnow, Gartz und Penkun zu nutzen suchte, wofür es aus den zwanziger und dreißiger Jahren des 14. Jh.s ebenfalls nicht nur hinsichtlich von Handelsfreiheiten, sondern auch in bezug auf ihr Verhältnis zu den Landesherrn Belege gibt.⁵⁵

Rat und Gemeinde der Stadt Wolgast gaben schon in einem wohl in das Jahr 1259 zu datierenden Antwortschreiben den Städten Lübeck, Rostock und Wismar bekannt, sich an der Bekämpfung der Seeräuber beteiligen zu wollen.⁵⁶ Vor allem aber seit dem Ende des 14. Jh.s mehrten sich die Klagen. Wegen des großen Schadens, der durch Seeraub und Mord dem Seehandel betreibenden Kaufmann seit langem geschehen war, versammelten sich nun die Ratssendeboten der Städte 1394 in Lübeck. Auch Stralsund, Greifswald und Stettin schickten ihre Gesandten zu diesem Treffen. Die Städte wollten Friedeschiffe ausrichten, und dazu sollten Stralsund vier Koggen mit 400 Bewaffneten, Greifswald, Wolgast, Anklam und Demmin zusammen zwei Koggen mit 120 Bewaffneten, Stettin, Neustargard, Gollnow, Gartz, Greifenhagen, Damm und Kammin zwei Koggen mit 200 Bewaffneten beitragen.⁵⁷ Briefe aus den sechziger Jahren des 15. Jh.s zeugen von gemeinsamen Bemühungen von Stralsund, Greifswald und Wolgast bzw. Stralsunds und Usedom, Übergriffen seitens des niederen Adels, der Barnekows, Schwerins u.a., Einhalt zu gebieten.⁵⁸

Die Fürsten von Rügen hatten 1304 ihren Städten, und zwar nicht nur Stralsund, sondern ausdrücklich auch Barth, erlaubt, Widerstand gegen den Fürsten wie gegen fürstliche Gewalt überhaupt vereint abwehren zu dürfen.⁵⁹ Auch bezo-

⁵⁵ Stettin, Pyritz, Greifenhagen, Gartz und Penkun versicherten sich 1320 gemeinsam der völligen Zollfreiheit und des Geleitsrechts auf Swine und Peene (PUB V, Nr. 3398). Die Städte Stettin, Greifenhagen und Gollnow wollten 1339 nur die Herzöge Bogislaw V., Barnim IV. und Wartislaw V. sowie deren Erben als Nachfolger der Herzöge Otto I. und Barnim III. anerkennen, falls diese oder ihre Nachkommen ohne direkte Erben stürben (PUB X, Nr. 5754).

⁵⁶ *Consules et communi civitatis in Wolgast* (HR I, 1, Nr. 4).

⁵⁷ HR I, 4, Nr. 192 § 6. Vgl. auch Fehden der Vitalienbrüder mit Stralsund: MUB XXII, Nr. 12777. Doch klagte am 14.11.1397 der Hochmeister Konrad von Jungingen gegenüber Stettin, Greifswald und Wolgast erneut über Seeräuber in den Häfen Peenemünde und Neutief und bat um Abhilfe, da sich diese Städte seines Erachtens an den Aktivitäten der Vitalienbrüder selbst beteiligt hätten (HR I, 4, Nr. 422). Über die Beteiligung von Stettin, Greifswald und Wolgast auch J. VOIGT, Die Vitalienbrüder, in: Historisches Taschenbuch, N.F., 2/1841, hg. v. F.VON RAUMER, S. 67. Vgl. auch 1399: ... *vitalienbruder ..., die sich czu Wolgast haben vorgaddert, ...* (HR I, 4, Nr. 520 § 16); Danzig 1436 an Reval über Seeräuber aus dem Wolgaster Land (HR II, 1, Nr. 520); Lübeck im selben Jahr an Danzig über einige *vitalienbrodere*, die im Lande Wolgast drei Schniggen ausrüsten, um an den Küsten von England Seeraub zu treiben (HR II, 1, Nr. 514).

⁵⁸ StAStral, Städtische Urkunden, Nr. 1483, 1572 f., 1575, 1611, 1616. Vgl. dazu auch LUB I, 11, Nr. 598.

⁵⁹ ...*were dat ..., dat unser eyn oder wye beyde unsen mannen oder unsen steden ienich unrecht deden, so scholen unse man unde unse stede thosamene bliven tieghen uns ...* (PUB IV, Nr. 2161). Einer Note im Wismarer Stadtbuch ist zu entnehmen, daß 1310 an einer Zusammenkunft von Ratsherren in Stralsund die der größeren Städte Wismar, Rostock, Stralsund und Greifswald teilnahmen, aus dem Fürstentum Rügen aber auch Barth, Grimmen, Tribsees und Loitz beteiligt waren. Es ist allerdings unbekannt, worum es dabei ging (PUB IV, Nr. 2640).

gen die mecklenburgischen Landesherrn Barth während der rügenschens Erbfolgeauseinandersetzungen in Abkommen mit ihren Städten zur Sicherung des Landfriedens ein.⁶⁰

Stettin verbündete sich also wiederholt und eigenständig, ja als Initiator von Bündnissen mit einer Städtegruppe, Wolgast wurde von der Hanse spontan einbezogen⁶¹, Barth erhielt durch die Landesherrn Gelegenheit gemeinsamer Aktionen. Auf allen drei Ebenen stand die Sicherung des Landfriedens im Vordergrund, die Beteiligung von Wolgast und Barth ging nicht darüber hinaus.

Es bleibt dahingestellt, was sich als Ursache dafür, daß wir Städte mit landesherrlichen Residenzen wie Wolgast und Barth nicht in separaten Städtebünden finden, gravierender auswirkte: ob sie seitens des Landesherrn doch nur ein begrenztes Bündnisrecht hatten oder ob sie den bereits verbündeten Städten politisch zu unsicher⁶² erschienen und wirtschaftlich als mögliche Konkurrenten von ihnen nicht weiter gefördert werden sollten.⁶³

Meines Erachtens ist eine gegenüber den verbündeten Fernhandelsstädten zurückbleibende oder durch Besonderheiten belastete Entwicklung dieser verkehrsgeographisch relativ günstig gelegenen Städte nicht nur den Landesherrn zuzuschreiben. Auch die führenden Fernhandelsstädte versuchten, Potenzen kleinerer Städte auf sich zu beziehen und sie so selbst zu nutzen.

1346 erklärte König Magnus Eriksson von Schweden und Norwegen zugunsten von Anklam, die Stadt solle auf Falsterbo zum Zwecke einer städtischen Vitte ein Grundstück besitzen und befugt sein, Bürger der kleinen Städte und Orte aus Anklangs Nachbarschaft auf der Vitte aufzunehmen.⁶⁴ Wiederholt beanstandeten in den sechziger Jahren des 14. Jh.s die zu Tagfahrten versammelten Ratssendeboten, von Wolgast sei das während des Krieges mit Dänemark verhängte Handelsverbot

⁶⁰ MUB XIII, Nr. 7524, 7717, Anm. 2.

⁶¹ Die Landesherrn wandten z.B. auch nichts dagegen ein, daß sich hansische Ratssendeboten seit den sechziger Jahren des 14. Jh.s wiederholt zu Tagfahrten in ihrer Stadt Wolgast trafen, um z.B. 1363 in Wolgast persönlich mit König Waldemar IV. von Dänemark über die von den Kaufleuten in Dänemark und Schonen beanspruchten Rechte zu verhandeln (HR I, 1, Nr. 305 f., HUB IV, Nr. 100), 1379 zum Zwecke der Verhandlung über Verkehrsbehinderungen von seiten Anklangs (HR I, 2, Nr. 190 § 11) oder 1444 infolge von Ersatzansprüchen Danziger Kaufleute (HR II, 3, Nr. 120 f., 124).

⁶² Beachte dazu die Vorgänge nach dem plötzlichen Tod Herzog Wartislaws IV. von Pommern-Wolgast um die Besetzung der Burg bei Wolgast 1327 ff (PUB VII, Nr. 4270 f., 4376; PUB VIII, Nr. 5108).

⁶³ 1390 verließ der polnische König Wladislaw II. (Jagiello) für den Besuch seines Landes nicht nur den Kaufleuten aus Stralsund, Greifswald, Anklam und Stettin ein Verkehrsprivileg, sondern auch denen aus Wolgast und Gartz, ebenso wie anderen Städten, *dy in der Deutschen Hense sint* (HUB IV, Nr. 1034). Wiederholt erschienen Wolgaster Bürger im 15. Jh. als Schiffseigner vor dem Rat von Lübeck oder auch in Danzig, um Behinderungen gemeinsam wahrgenommenen Überseehandels zu begegnen (HUB VI, Nr. 784; HUB VIII, Nr. 845; HUB XI, Nr. 1289; LUB I, 9, Nr. 898; LUB I, 11, Nr. 496, 634; HR III, 4, Nr. 407). Hansische Pfundzollisten zeugen davon, daß der Schiffer Radeke Buleke 1368 eine Fracht von Barth nach Wismar brachte (Die hansischen Pfundzollisten des Jahres 1368, hg. v. G. LECHNER, Lübeck 1935, S. 158 Nr. 430). 1457 wurden Stralsunder Bürger, vom Barther Markt kommend, ihrer Barschaft und Waren beraubt, deren Wert sie mit über 20.0000 rheinischen Gulden angaben (HR II, 4, S. 417).

⁶⁴ HUB III, Nr. 68.

übertreten worden.⁶⁵ In den zwanziger Jahren des 15. Jh.s wurde Stralsund dann von den verbündeten Hansestädten selbst angelastet, Salz, Hopfen und andere Güter nach Barth zu bringen, um sie unter Umgehung des beschlossenen Handelsverbotes von dort nach Dänemark zu bringen.⁶⁶

Vorschriften und Repressalien der mächtigeren Bürgergemeinden erschwerten die Lage der kleineren Städte - auch wenn sich der Landesherr gelegentlich für sie verwendete. 1504 trug z.B. ein Bevollmächtigter der *armen Leute*, der Bürger von Barth, auf der Tagfahrt zu Rostock Klagen vor: Wenn die Barther nach Stralsund Bier fahren würden, dürften sie mit ihren Wagen nicht wie andere Fuhrleute passieren, sondern müßten im Winter wie im Sommer vor der Stadt halten. Das empfände auch der Herzog als nicht gerecht, da Stralsund doch eine *Kaufstadt* sei und der Verkauf deshalb dort möglich sein sollte. Die Ratssendeboten Stralsunds antworteten, daß Barther Bier von altersher nicht in Stralsund eingeführt werden dürfe, ohne vorher geschmeckt und geprüft worden zu sein.⁶⁷

So fanden die Barther unter den Ratsherren dieser Städte zwar die Bereitschaft zur Vermittlung⁶⁸, nicht aber die Kraft aktionsfähiger Partner gegenüber dem Landesherrn. Daher war es auch möglich, daß sich die Landesherrn die Einnahme des Zolls bei Wolgast und Barth stets vorbehalten.⁶⁹

Traten während des 14. Jh.s nur gelegentlich Klagen über Handelsbehinderungen seitens der Herzöge auf⁷⁰, so rissen sie seit den dreißiger Jahren des 15. Jh.s nicht mehr ab. Bemerkenswerterweise handelt es sich um die Zeit, für die wir bei den verbündeten Städten ein erhebliches Maß an Autonomie, aber auch wachsende Uneinigkeit zwischen ihnen konstatieren können. Vor allem von Wolgast aus, aber auch bei Barth kam es nun immer wieder zu gewaltsamen Übergriffen und Konfiskationen.

⁶⁵ HR I, 1, Nr. 374 § 9; 376 § 15; MUB XV, Nr. 9138.

⁶⁶ HUB VI, Nr. 680 Anm. 1.

⁶⁷ HR III, 9, Nr. 694 § 12; 695 § 14. Die Barther Bierherstellung wurde von den Stralsundern zwar sorgsam überwacht, dennoch wurde Bier aus Barth spätestens seit den zwanziger Jahren des 16. Jh.s nach Dänemark exportiert (HR III, 9, Nr. 370, 381). KANTZOW, (wie Anm. 14), S. 461: (zu Barth um 1540) *Es brauet hier gut Bier, das man hin und widder verführet*. Nachdem 1532 erneut Veranlassung bestanden hatte, daß sich Bürger und Rat der Stadt Stralsund mit den Brauern aus Barth wegen des Bierverkaufs verglichen, gingen die Stralsunder bald darauf - nun gemeinsam mit der rügenschon Ritterschaft - massiv gegen Bierbrauerei und Kaufmannschaft auf dem Lande vor (StAStral, Städtische Urkunden, Nr. 1985; PRLU II, Nr. 19). Vgl. dazu H. LANGER, Das Braugewerbe in den deutschen Hansestädten, in: Hansische Studien, Bd. 4, hg. v. K. FRITZE; E. MÜLLER-MERTENS; J. SCHILDHAUER, Weimar 1979, S. 65-81.

⁶⁸ Nachdem z.B. Herzog Wartislaw IX. im Sommer 1438 ein auf der Rückkehr von Stettin begriffenes norwegisches Schiff im Hafen von Wolgast - trotz erfolgter Zollentrichtung - samt der Ladung zurückgehalten hatte, wandten sich die Norweger nicht nur an Stettin, Stralsund, Greifswald und Anklam, sondern auch an Wolgast und baten, sich für die Herausgabe von Schiff und Ladung zu verwenden (HUB VII, 1, Nr. 393). Vgl. auch Anm. 66.

⁶⁹ Zur Zollerhebung bei Wolgast s. PUB II, Nr. 980, 1158; PUB X, Nr. 5510; StAStral, Rep 13, Nr. 996; Städtische Urkunden, Nr. 900, 1174, 1341, 1382, 1413, 1749, 1886. Der Stralsunder Liber memorialis, (Veröffentlichungen des Stadtarchivs Stralsund), bearb. v. H.-D. SCHROEDER, Schwerin 1965, T. I, Nr. 327; PRLU II, Nr. 130, 14, 6 f.; HR II, 5, Nr. 77; HR III, 9, Nr. 682; HR III, 5, Nr. 43 § 32; LUB I, 11, Nr. 370; zur Zollerhebung bei Barth: PRLU II, Nr. 96; PUB VI, Nr. 3900.

⁷⁰ MUB XX, Nr. 11493, 11498.

Nicht nur, daß sich die Herzöge zurückhielten, die Kaufleute vor Seeraub zu schützen⁷¹, sie selbst gaben Schiffe, die in den Hafen von Wolgast kamen, nicht frei⁷², ja, sie ließen Schiffe Danziger, Lübecker und anderer Kaufleute angreifen bzw. einnehmen und nach Wolgast oder Ueckermünde führen.⁷³ Im Mai 1460 teilten die Hauptleute lübischer Friedeschiffe dem Rat von Wolgast mit, sie hätten im Hafen von Wolgast Seeräuber aufgespürt, die der herzogliche Vogt dort beschütze. Bürgermeister und Rat der Stadt sollten dagegen einschreiten.⁷⁴ Im April 1440 hatte Stralsund den zu Lübeck versammelten Ratssendeboten die Mitteilung unterbreitet, der Herzog von Barth sammle Räuber, um den wasserwärts fahrenden Kaufmann zu schädigen; ein Schiff mit 36 Pferden sei ihm bereits zugefallen. Stralsund habe den Rat von Barth deshalb besandt, doch entschuldigte der sich damit, der Raub sei von der Hertesburg aus verübt worden.⁷⁵ 1449 wurde berichtet, die Herzöge von Barth und Wolgast hätten etliche Schiffe, die von Holland kamen und nach Danzig segeln wollten, auf See angreifen lassen, so daß sich die Flotte geteilt habe. Etliche Schiffe seien gen Lübeck, andere in Richtung Stralsund gefahren - je nachdem, welcher Stadt sie sich gerade am nächsten befanden -, um ihre Toten zu begraben.⁷⁶

Zusammenfassend sei darauf verwiesen, daß die Untersuchungen den Schluß nahelegen, daß der Grad der Ausschöpfung einer Verkehrsgunst nicht nur abhängig war von den sich verändernden natürlichen Bedingungen und dem Stand der Entwicklung von Transportmitteln. Behinderungen ihrer Nutzung machen auf Faktoren aufmerksam, die sich aus den durch die politischen Verhältnisse zu fremden Territorialgewalten und von der wirtschaftlichen Lage des niederen weltlichen Adels beeinflussten Beziehungen zwischen Landesherrn und Bürgern, zwischen den Städten und in den Städten ergaben.

Wo sich Städte in unmittelbarer Anlehnung an Burgen oder gar ständige Residenzen des Stadt- bzw. Landesherrn befanden, stieß die Entfaltung der Autonomie der Bürger auf besonders starke Hindernisse.⁷⁷ Das Ergebnis ihres Ringens war jedoch aufgrund spezifischer Wechselwirkungen zwischen verkehrsgeographischen Voraussetzungen, Herrschaftsabsichten und -möglichkeiten des Adels sowie des wirtschaftlichen Konkurrenzkampfes zwischen den Bürgern sehr unterschiedlich.

Daß Handelskonkurrenten ebensowenig wie landesherrliche Herrschaftssitze in die Hanse einbezogen worden seien⁷⁸, trifft, wenn wir z.B. an Stettin denken, nicht generell zu. Städte aber, die es nicht vermochten, sich rechtzeitig in den Genuß

⁷¹ HUB VII, 1, Nr. 141; HR III, 9, Nr. 696 § 17.

⁷² HUB VII, 1, Nr. 249; LUB I, 8, Nr. 748; HR II, 7, Nr. 513; StAStral, Städtische Urkunden, Nr. 1326.

⁷³ HUB VII, 1, Nr. 144; LUB I, 9, Nr. 899; HR II, 5, Nr. 367.

⁷⁴ *Ghy uns scholden behulpelich wesen* (HUB VIII, Nr. 921-924).

⁷⁵ HR II, 2, Nr. 355.

⁷⁶ ... *sie habens en gancz hert geleet und sie ernstlich mit slan und schissen angegangen* ... (HR II, 3, Nr. 536).

⁷⁷ FRITZE, (wie Anm. 30), S. 80.

⁷⁸ WERNICKE, (wie Anm. 43), S. 92.

von Vorrechten gegenüber anderen Kommunen zu bringen, blieben seitens der Hanse im Abseits. Der verkehrsgeographische Faktor und die eigene städtische Entwicklung allein konnten diesen Mangel nicht ausgleichen. Ihr Beitrag für die Hanse wurde nur vereinzelt in Anspruch genommen. Der Erfolg war begrenzt. Seeräuberunwesen und Behinderungen des Fernhandels durch die Vögte des Landes herrn konnten von stadtnahen Burgen aus gestützt werden, ohne daß sich diese Städte (z.B. Wolgast oder Barth) entschieden genug widersetzen konnten.

Hafenanlagen und Lotsenwesen in der westlichen Zuidersee (1560-1700)

C.F.L. PAUL

Am Ende des Mittelalters verschob sich in den Niederlanden der Schwerpunkt des Schiffsahrts- und Handelsverkehrs von Kampen und den anderen Städten an der IJssel nach den Hafenstädten Hollands und Westfrieslands. Kennzeichnend für diese Entwicklung war 1527 die Übertragung des Rechts, den Schiffsahrtsweg über die Zuidersee zu *bebaken* und die Steuer, auf Holländisch das *paalkistrecht*, nicht mehr in Kampen, sondern in Amsterdam einzunehmen.

Das Gewicht der holländischen Hafenstädte im internationalen Handelsverkehr kann man am besten damit beschreiben, indem man sie als Vorhäfen Antwerpens bezeichnet. Antwerpen war die Handelsmetropole Nordwesteuropas, wo Güter aus Süd- und Nordeuropa zusammentrafen, um von dort erneut verteilt zu werden. In diesem Zusammenhang ist zu bemerken, daß Amsterdam sich bereits in jener Zeit zum Getreidegeschäftszentrum für die baltischen Länder entwickelt hatte. Nach der Eroberung Antwerpens 1585 durch die Spanier, die Blockade ihres Hafens durch die aufständischen Niederländer und die Flucht der Kaufleute Antwerpens nach Norden, veränderte sich dieses Bild völlig.

Die nördlichen Niederlande, namentlich die Seeprovinzen und insbesondere Holland, machten am Ende des 16. Jh.s und in der ersten Hälfte des 17. Jh.s eine stürmische Entwicklung durch, die den Zeitgenossen in Staunen versetzte und den heutigen Historiker noch immer neugierig macht. Handel und Schiffsahrt wurden damals wie heute als die treibende Kraft für diese Blüte angesehen. In etwas mehr als einem halben Jahrhundert bauten die Hafenstädte der Republik der Niederlande ein Schiffsahrtsweg- und Handelsnetzwerk auf, daß sich nicht länger auf die europäischen Meere beschränkte, sondern sich über die ganze Welt ausdehnte. Über dieses Netzwerk wurden Güter in die Hafenstädte des *Noorderkwartiers* der Provinzen Holland und Westfriesland, Amsterdam, Enkhuizen, Hoorn und Medemblik transportiert. Diese Häfen erlebten auf diese Weise ihre große Blüte.

Das erstaunliche ist nicht nur, daß diese Entwicklung stattfand, und dies in einer so kurzen Zeit, sondern daß sie an einer Küste zustande kam, die von der Natur her völlig ungeeignet für die Ansiedlung von Häfen war. Die Küste der Niederlande war gefährlich. Sie bildete bei den herrschenden Westwinden das gefährlichste Ufer der Nordsee, das vom Seemann im Zeitalter der Segelschiffe am liebsten gemieden wurde. Entlang dieser Küste und in der Nähe der Seeenge, speziell der

Marsdiep und der Vliestroom, lagen unberechenbare Sandbänke, die sich, von Meer- und Gezeitenströmen beeinflusst, fortwährend verschoben. Für die Schiffe, die Amsterdam oder eine der anderen Städte im Noorderkwartier oder Westfriesland als Bestimmungsort hatten, waren Wattenmeer und Zuidersee ebensowenig sicher. Dort gab es Untiefen und Sandbänke, auf denen Schiffe auflaufen und untergehen konnten. Die Fahrrinnen zwischen den Sandbänken waren für die plumpen und ungelenken Segelschiffe des 16. und 17. Jh.s schwer zu befahren. Auch die Fahrrinnen waren ständigen Veränderungen unterworfen. Man brauchte eine gute Betonung dieser Strecke, deren gründliche Kenntnis und viel eigene Erfahrung, um zu verhindern, daß Schiff und Ladung, der eigentlichen Bestimmung so nahe, vom Meer verschlungen wurden. Viele Schiffe sind in diesen Binnenmeeren trotzdem untergegangen. Die Erforschung ihrer Wracks durch die Schiffs- und Unterwasserarchäologen hat dem Studium der niederländischen maritimen Geschichte eine ganz neue und sehr interessante Dimension hinzugefügt.

Es bedurfte der Zusammenarbeit verschiedener Verwaltungsinstanzen, privater Initiative und Erfindungsgabe, um aus einer schweren Lage das Beste zu machen und sicherzustellen, daß Schiff und Ladung ihren Bestimmungsort in Holland erreichten. Wie dies in der Blütezeit des holländischen Schifffahrtsverkehrs organisiert war, hoffe ich, Ihnen verdeutlichen zu können.

Die Einwohner der Küstendörfer Huisduinen und Petten im Norden der Provinz Holland und die Einwohner der Inseln Texel, Vlieland und Terschelling besaßen von alters her die speziellen Kenntnisse, um ein Schiff sicher durch die Sandbänke an der Küste zu lotsen und es weiter durch die Fahrrinnen zu seinem Bestimmungshafen an der Zuidersee zu bringen. Sie verdienten ihr karges Brot mit dem Fischfang, der Plünderung oder Bergung - hierin sahen diese Leute kaum einen Unterschied - und dem Lotsen von Schiffen. Es gab keine Aufsicht durch eine Obrigkeit. Die Sicherheit von Schifffahrt und Handel war von den Aktivitäten dieser Küstenbewohner abhängig. Diese Lage war völlig unbefriedigend und konnte nicht länger beibehalten werden, da das Risiko infolge des explosiven Anwachsens von Schifffahrt und Handel einfach zu groß wurde. Einige Katastrophen um 1600, als Dutzende von Schiffen mit Mannschaft und Ladung in den Wellen verschwanden, waren für die Hafenstädte Anlaß einzugreifen. Abgeordnete aus Amsterdam, Hoorn, Enkhuizen und Medemblik bildeten 1615 das *College van Commissarissen van de Pilotage benoorden de Maze*¹, um die Arbeit der Lotsen im Gebiet von Wattenmeer und Zuidersee kontrollieren zu können. Sie wurden dazu von den *Staten van Holland*, dem Vorstand dieser Provinz, beauftragt. Die Kommissare organisierten die Arbeit der Lotsen im Marsdiep und im Vliestroom, sie regulierten ihre Arbeit und ihre Entlohnung. Die von den *Staten van Holland* genehmigten und erlassenen Bestimmungen schrieben sie in Reglements fest.

Seit dem Jahre 1615 durfte ein Schiff nur von einem Lotsen geleitet werden, der vom *Kollegium der Kommissare* zum Amt zugelassen worden war. Dieser Lotse mußte während einer Prüfung gezeigt haben, daß er fähig war, ein Schiff sicher zu einem der Häfen an der Zuiderseeküste zu bringen. Als Kennzeichen seiner Fä-

¹ Kollegium der Kommissare des Lotsenwesens nördlich der Maas.

higkeit und Würde bekam er eine Münze. Er war verpflichtet, diese dem Schiffer, dem er seinen Dienst anbot, zu zeigen. Schiffer, die mit einem beladenen Schiff vom offenen Meer im Marsdiep oder im Vliestroom ankamen, waren hinfort verpflichtet, sich von einem Lotsen unterstützen zu lassen. Mit dieser Maßnahme führten die *Kommissare* das wichtige Prinzip des Lotsenzwanges in den holländischen Gewässern ein. Der Lotse war verpflichtet, mindestens eine Meile außerhalb der Sandbänke an Bord des zu lotsenden Schiffes zu kommen, um dieses sicher durch die Fahrrinnen zwischen den Sandbänken, durch das Marsdiep oder den Vliestroom und über die Untiefen am Eingang der Zuidersee, *Wieringen* oder *Friese Vlak* genannt, zu bringen. Danach hatte der Lotse seine Aufgabe erledigt und war berechtigt, seinen Lohn zu empfangen.

Die Höhe des Lotsenlohnes wurde von den *Kommissaren* genau geregelt. Sie setzten einen Grundtarif fest, in dem man die Tiefe des Schiffes und die Saison berücksichtigte. Je größer der Tiefgang des Schiffes, um so höher war natürlich die Entlohnung. Für die Wintersaison, vom Oktober bis April, war der Tarif um 25 % bis 50 % höher als der Sommertarif, da das Wetter rauher war. Außerdem wurde die Betonung mit Rücksicht auf den Eisgang entfernt. Auf diesen Grundtarif gab es Zuschläge und Reduktionen. Der Lohn des Lotsen wurde um einen Zuschlag von 50 % erhöht, wenn die Ladung eines Schiffes zu einem Drittel aus Stückgut bestand. Für die großen Segelschiffe der Ostindien-Kompanie und der Admiralität gab es einen speziellen und viel höheren Tarif. Die Küstenfahrer - Schiffstypen wie Smakken, Galioten und Bojer - zahlten eine ermäßigte Rate. Dies war auch für jene Schiffer der Fall, die Holz nach Holland transportierten. Diese Reduktionen waren sehr wichtig für den Verkehr mit den Ostseegebieten, den Bereich der Hansestädte. Dieser Handelsverkehr wurde in Holland als *moedernegotie* bezeichnet, das heißt „der Mutterhandelsverkehr“, also jener Verkehr, von dem alles abhängt.

Es versteht sich, daß die Lotsen speziell daran interessiert waren, Schiffe mit einem großen Tiefgang und mit Stückgutladung zu lotsen. Sie machten regelrecht Jagd auf diese Schiffe, sowie auf die Schiffe der Ostindien-Kompanie und der Admiralität, denn diese Schiffe brachten einen guten Lohn.

Lotsenboote, die vom Marsdiep oder dem Vliestroom ausgelaufen waren, warteten im englischen Kanal und im Sund auf diese Schiffe, um ihnen ihre Lotsen übergeben zu können. Es drohte die Gefahr, daß die anderen Schiffe, die weniger lukrativ waren, keinen Lotsen bekommen konnten, oder zu lange warten mußten. Um dieser Gefahr zuvorzukommen, bekam jedes Lotsenboot eine Nummer, die deutlich erkennbar im Segel oder auf einer weißen Fahne am Mast geführt werden sollte. Auf diese Weise hatte ein Schiffer die Chance, eine Beschwerde bei den *Kommissaren* einzureichen, wenn er sich nicht richtig behandelt fühlte.

Schiffe mit einem Tiefgang von anderthalb bis zu zweieinhalb Metern gaben einem Lotsen keine besonders großen Probleme auf dem Wattenmeer und der Zuidersee auf. Das Einbringen von Schiffen mit einem Tiefgang von dreieinhalb Metern oder mehr, war ein viel schwierigeres Problem. Um die Gefahr, auf Grund zu laufen, zu reduzieren, gingen Schiffe mit einem solchen Tiefgang oft auf der *Ko-opvaardersrede* in der Nähe von Texel oder in der Nähe der Insel *Wieringen* oder in dem *Sloot* vor Anker. Dort gaben sie einen Teil ihrer Ladung an Flußschiffe ab.

Diese nannte man *lichter*. Dadurch hatten die tiefliegenden Kauffahrer eine größere Chance, den *Vlak* oder den *Pampus* ohne Schwierigkeiten zu passieren.

Um die Probleme der Untiefen noch besser in den Griff zu bekommen, entwickelten die Holländer das *Kamel* - auf holländisch das *scheepskameel*. Das Kamel wurde im Jahre 1688 von Meeuwis Meindertsz Bakker, einem Bürger Amsterdams, entworfen. Es war eine Art schwimmendes Trockendock, das in zwei Hälften geteilt war. Beide Hälften, gefüllt mit Wasser, wurden am Schiffskörper mit einem zu großen Tiefgang festgemacht, um auf diese Weise bequem die Untiefen passieren zu können. Die zwei Hälften des Kamels pumpt man leer und das Schiff hob sich dann etwa anderthalb Meter. Dies genügte, um die Sandbänke, wie zum Beispiel *Pampus*, zu überwinden. Amsterdam, Hoorn und Enkhuizen und auch das kleine Medemblik kauften ein Kamel. Das letzte wurde 1827 außer Betrieb genommen, als Amsterdam durch den Bau des Noordhollandkanals eine neue, bessere Verbindung mit dem Meer bekam.

Wieviele Lotsenboote und Lotsen es im 17. Jh. gab, ist nicht bekannt, da keine diesbezüglichen Einzelheiten überliefert sind. Es gibt aber einige Zahlenangaben aus dem 18. Jh., die brauchbar sind, um sich ein Bild über die Lage im 17. Jh. zu machen. Man darf voraussetzen, daß die Zahlen für dieses Jh. nicht wesentlich tiefer lagen. Man kann sagen, daß jedes Jahr für das Marsdiep etwa vierhundert Lotsen zur Verfügung standen, und für den Vliestroom, der wichtig für den Schiffsverkehr nach Norwegen und dem Baltikum war, etwa einhundert. Dies scheint sehr viel zu sein, man darf aber nicht vergessen, daß die Lotsen in jener Zeit auf eigenes Risiko arbeiteten. Zudem standen sie nicht dauernd in Bereitschaft. Wenn sie eine Chance hatten, ein höheres Einkommen zu erzielen, dann musterten sie zum Beispiel als Steuermann oder Harpunier an. Es war Aufgabe der *Kommissare*, dafür zu sorgen, daß immer eine genügende Anzahl Lotsen zur Verfügung stand. Im 18. Jh. gab es Jahre, in denen in der Segelsaison, die sich von April bis Oktober erstreckte, ungefähr 70 Lotsenboote mit insgesamt 300 Lotsen in Bereitschaft standen, um 2000 bis 2500 Segelschiffe sicher in einen der Häfen zu bringen. Für den Marsdiep gab es ungefähr 50 und für den Vliestroom etwa 20 Boote.

Die Betonung der Fahrtroute war für die Lotsen natürlich ein wichtiges Hilfsmittel bei der Arbeit. Die Fahrtroute, der er über Wattenmeer und Zuidersee folgen sollte, war Tag und Nacht markiert. So konnte er der Fahrtrinne folgen, weil sie durch weiße und schwarze Tonnen bezeichnet war. Enkhuizen hatte die Verantwortung für diese Tonnen, da Wilhelm von Oranien 1573 Amsterdam das *paalkistrecht* entzogen und an Enkhuizen übergeben hatte. Amsterdam verlor dieses Privileg, weil es, im Gegensatz zu Enkhuizen, so lange gezögert hatte, sich dem Aufstand anzuschließen. Enkhuizen stellte die Leute ein, die verantwortlich für die Pflege der Tonnen waren. Sie hatten den Auftrag zu kontrollieren, ob die Tonnen auf dem richtigen Platz lagen, sie am Ende der Segelsaison zu entfernen und sie zu Beginn der neuen Saison wieder an die richtige Stelle zu bringen. Das Kollegium der Kommissare des Lotsenwesens war also nicht verantwortlich für dieses wichtige Hilfsmittel ihrer Lotsen, aber einer ihrer Mitglieder war aus Enk-

huizen und wenn es Probleme gab, war es wohl unkompliziert, zwischen beiden Behörden eine Übereinkunft zu erzielen.

Die Lotsen nutzten am Tag nicht nur die Tonnen in der Fahrrinne zur Orientierung, sondern auch auffallende Merkmale an der Küste. Gab es an einer wichtigen Stelle kein solches Merkmal, dann trugen die *Kommissare* dafür Sorge, daß Markierungen vorgenommen wurden. Oft war es ein hölzernes Gerippe auf einem hohen Ständer oder eine große Scheune mit einem auffallenden roten Dach.

Des nachts war die Fahrrinne von Leuchttürmen markiert. Es gab zwei Systeme: Die Leuchttürme an der Nordseeküste und die Leuchttürme an der Zuiderseeküste. Im Gegensatz zu Dänemark oder England brannten die Leuchttürme an der holländischen Nordseeküste merkwürdigerweise nur während der Wintersaison, also in jener Zeit, die nicht gerade die Segelsaison war. Man bediente sich eines einfachen, aber wirksamen Systems: ein Schiffer, der zum Beispiel von seiner Reise aus Spanien oder Frankreich zurückkehrte, sah zuerst zwei Leuchttürme bei dem Küstendorf Egmond aan Zee, wenn er weiterfuhr, nur einen Leuchtturm bei Huisduinen. Er wußte dann, daß er sich in der Nähe des Marsdieps befand, dem Beginn des Fahrwegs nach Amsterdam. Der Schiffer, der von Norwegen oder aus der Ostsee zurückkehrte, bemerkte zuerst die zwei Leuchttürme auf Terschelling und daraufhin den einzigen Leuchtturm auf Vlieland. Nun wußte er, daß er den Vliestroom erreicht hatte.

Die Betriebskosten für die Leuchttürme an der Nordseeküste wurden von den Schiffern bezahlt, wenn sie im Hafen ankamen. Man nannte dies die Steuer für die Außenfeuer. Man hatte einen unterschiedlichen Tarif festgesetzt, je nachdem, von wo ein Schiffer zurückkehrte. Die Ostindien-Kompanie bezahlte für ein Schiff, das aus Asien kam, für je zwei Tonnen der Tonnage seines Schiffes acht Stüber, ein Schiffer, der aus der Ostsee kam, bezahlte nur einen halben Stüber für ein vergleichbares Ladevolumen.

Es gab auch Leuchttürme an der Küste der Zuidersee. Sie markierten die Fahrt nach Amsterdam über dieses Meer. Am Anfang des 17. Jh.s waren nur die zwei Inseln am Eingang der Zuidersee, Urk und Schokland, mit einem Leuchtturm versehen. Am Ende des 17. Jh.s wurde hier ein System von drei Leuchttürmen hinzugefügt, das entlang der Westküste der Zuidersee gebaut wurde. Insbesondere Nicolaas Witsen, der bekannte Bürgermeister Amsterdams und Kommissar des Lotsenwesens, bemühte sich um den Ausbau dieses Systems. Im Unterschied zu den Leuchttürmen an der Nordseeküste brannten diese Leuchttürme das ganze Jahr. Für diese Leuchttürme führte man eine neue Steuer ein: die Steuer der Innenfeuer. Diese wurde nur von den Schiffern bezahlt, die keine Steuer der Außenfeuer bezahlt hatten, aber dennoch von den Leuchttürmen der Zuidersee profitierten.

Am Ende seiner schweren Fahrt über Wattenmeer und Zuidersee fand ein Schiffer sodann Häfen, die ihm alles boten, was er für Ladung, Schiff und Mannschaft brauchte. Die Stadtverwaltungen von Medemblik, Hoorn, Enkhuizen und Amsterdam bemühten sich im letzten Viertel des 16. Jh.s und in den ersten Jahrzehnten des 17. Jh.s darum, in ihren Häfen die Bedingungen zu schaffen, die ihre schnellwachsende Schifffahrt und der Handel brauchten. Dies zu unterlassen, hätte für diese Städte bedeutet, auf Reichtum und Wohlstand zu verzichten.

Medemblik zum Beispiel, als kleinste der drei westfriesischen Hafenstädte, zählte um 1560 kaum 1.500 Einwohner. Sie ernährten sich von der Viehhaltung. Medemblik besaß auch noch einen Hafen mit Anlegestellen für etwa 16 Handelsschiffe und eine kleine Anzahl von Fischereifahrzeugen. Nach einem halben Jahrhundert hatte sich die Anzahl der Einwohner um das Dreifache vermehrt. Mit eigenen Mitteln hatten sie im Jahr 1599 und zwischen 1630 und 1635 drei große neue Häfen angelegt, in denen es Liegeplätze für 300 Handelsschiffe gab.

Im Vergleich zu den anderen westfriesischen Hafenstädten machte Enkhuizen die außergewöhnlichste Entwicklung durch. Um 1622 war seine Bevölkerung bis auf 21.000 Menschen angewachsen. Das bedeutete, daß die Einwohnerzahl der Stadt sich in einem halben Jahrhundert um das Fünffache vermehrt hatte. Mit dieser Einwohnerzahl war Enkhuizen die größte Stadt Westfrieslands. Handelsschiffahrt, Fischerei und damit verbundene Geschäftszweige lockten immer wieder neue Leute an, sich in Enkhuizen niederzulassen. Die ursprüngliche Hafenskapazität Enkhuizens reichte nicht mehr aus, um der weiter wachsenden Fischerei und Handelsschiffahrt den Raum bieten zu können, den sie brauchten. Mit der Anlage zweier neuer Häfen verdoppelte Enkhuizen 1599 seine Hafensfläche. Diese Vergrößerung erwies sich rasch als unzureichend. Kaum zwanzig Jahre später wurde mit dem Bau eines neuen Hafens angefangen.

Hoorn erlebte eine ähnliche Entwicklung wie Enkhuizen, seine ökonomische Grundlage war jedoch weniger einseitig auf Handelsschiffahrt und Fischerei orientiert. Seine Bevölkerung verdreifachte sich zwischen 1560 und 1630. In derselben Periode verdoppelte sich die Hafensfläche. Damit realisierten die Einwohner Hoorns in diesem Zeitraum eine der größten Hafenausdehnungen.

Das eindrucksvolle Wachstum Amsterdams und seines Hafens, das einsetzte, nachdem die Stadt schließlich 1575 die Seite Wilhelms von Oranien gewählt hatte, ist allgemein bekannt. Seine Bevölkerung wuchs von etwa 30.000 Einwohnern um 1570 bis auf 100.000 um 1630 und 200.000 um die Mitte des 17. Jh.s. In dieser Periode wurde die Kapazität des Hafens dreimal erweitert. Die erste große Ausdehnung wurde 1596 realisiert, die zweite 1615 und die letzte kam ein halbes Jh. später zustande, als die Inseln Kattenburg, Wittenburg und Oostenburg fertiggestellt wurden. Auf diese Inseln bauten die Ostindien-Kompanie und die Admiralität ihre Werften und große Magazine. Die Fertigstellung dieser Anlagen markierte das Ende jener Wachstumszeit der holländischen und westfriesischen Hafenstädte. Der Wendepunkt in der Expansion der Schiffahrt und des Handels war erreicht; was man gebaut und realisiert hatte, reichte nun aus.

Damit waren die Sorgen der Stadtverwaltung der Hafenstädte nicht zu Ende, denn die Pflege der Hafenausbauten blieb eine beständige Aufgabe und war mit großen finanziellen Belastungen verbunden. Alle Hafenstädte standen in einer offenen Verbindung mit der Nordsee. Der Fluß führte fortwährend Sand und Schlamm aus der Zuidersee heran, der sich im ruhigen Wasser der Häfen auf dem Boden absetzte. Jedoch versuchte man mit Erfindungsgeist auch dieses Problem zu lösen. Amsterdam baute am Ende des 16. Jh.s einen Naßbagger für seinen Hafen. Dieser Naßbagger war wahrscheinlich in dieser Zeit von dem Stadtzimmermann Delfts, Cornelis Dircksz Muys, erfunden worden. Am Ende des 17. Jh.s war ein

Naßbagger imstande, einen Hafen, der zum Beispiel auf einer Tiefe von zwei Metern verschlammmt war, wieder auf die gewünschte Tiefe von dreieinhalb Meter zu bringen. Um 1650 brauchte Amsterdam vier dieser Naßbagger, um das Schlammproblem in seinem Hafen zu meistern. Die anderen Hafenstädte verfügten auch über dieses Hilfsmittel. Diese Naßbagger wurden anfangs von Menschen, später von Pferden angetrieben. Sie hatten aber nicht die Kapazität, Fahrrinnen durch Sandbänke zu baggern.

Der größte Teil der Handelsschiffe, die durch das Marsdiep oder den Vlie die Zuidersee erreichte, hatte Amsterdam als Zielhafen. Der Hafen Amsterdams war den anderen Häfen der Zuiderseeküste nicht ähnlich. Er verfügte namentlich nicht, wie etwa andere Häfen, über Kaimauern, an denen die Segelschiffe ihre Ladung übernehmen und löschen konnten. Einem Schiffer, der mit seinem Schiff im Hafen Amsterdams ankam, wurde von einem Hafenmeister, man nannte ihn *waalridder*, ein Liegeplatz zugeteilt, der sich aber außerhalb der Mauern der Stadt befand. Die Wasserseite Amsterdams wurde von einer doppelten Pfahlreihe gesichert - einer Mauer im Wasser. In dieser Pfahlreihe gab es Öffnungen, die überwacht wurden. Wenn der Schiffer mit seinem Schiff am Liegeplatz vor Anker gegangen war, kamen die Leichter längsseits. Die Ladung wurde dann mit der Hand, oder wenn es schwere Stücke waren, mit einem Takel am Mast in die Leichter gelöscht. Die Leichter brachten die Ladung durch die Öffnungen in der Pfahlreihe zu einem Lagerhaus in der Stadt. Wenn die Leichter die Öffnungen passierten, wurde die Ladung von Stadtbeamten kontrolliert, ob sie mit den Angaben übereinstimmte, da für die Ladung Steuern bezahlt werden mußten. Man nannte diese Beamten *boomsluiter*, weil es auch zu ihrer Aufgabe gehörte, die Öffnung am Abend mit einem schweren Pfahl zu schließen.

Ein Schiffer fand in Amsterdam alles, was er für eine neue Reise brauchte. Hatte sein Schiff eine Havarie erlitten, dann konnte er es an die Innenseite der Pfahlreihe bringen lassen, um es von einer der vielen Reparaturwerften wiederherstellen zu lassen. War es zu spät in der Saison, um eine neue Reise anzufangen, dann konnte er sein Schiff an die Innenseite der Pfahlreihe bringen, um es während der Wintersaison aufzulegen.

Ein Schiffer fand in Amsterdam auch Notare, die im Seerecht spezialisiert waren. Sie konnten ihm helfen, wenn er eine notarielle Akte über einen besonderen Vorfall während seiner Reise, eine Havarie am Schiff oder einen Schaden an der Ladung aufnehmen lassen wollte. Diese Notare setzten für ihn auch Charterverträge für eine neue Reise auf. Im Archiv der Stadt Amsterdam sind einige Archive dieser Notare bewahrt geblieben. Sie bilden eine reiche und sehr wichtige Quelle für die maritime Geschichte der holländischen Republik.

In der Nähe des Hafens, um den Damrak herum, fand ein Schiffer auch einige bekannte Verleger, die ihm die neuesten und verlässlichsten Seekarten, Seebücher und Navigationsinstrumente liefern konnten. Im selben Viertel fand der Seemann die vielen Kneipen, in denen er sein Geld nach seiner Reise rasch verlieren konnte.

Hatte ein Schiffer eine neue Ladung bekommen und war er zur Abfahrt bereit, dann wurde er von der Amsterdamer Stadtverwaltung verpflichtet, sein Schiff von einem Amsterdamer Lotsen über die Untiefen der Zuidersee bringen zu lassen. Die

großen Frachtsegler segelten oft vom IJ mit nur einem Teil ihrer Ladung im Laderaum. Auf diese Weise war ihr Tiefgang nicht so groß und es bestand weniger Gefahr, auf den Sandbänken der Zuidersee steckenzubleiben. Wenn sie im Marsdiep oder im Vliestroom anlangten, warteten sie dort auf die Leichter, die den Rest ihrer Ladung brachten und auf einen günstigen Wind, um die Nordsee zu erreichen.

Amsterdam besaß eine Lotsengilde, die wahrscheinlich bereits im 16. Jh. entstanden war. Die älteste Urkunde dieser Lotsengilde, die wir kennen, ist aber erst von 1630 datiert. Im 17. Jh. zählte diese Gilde etwa 75 Mitglieder, die nach einer gründlichen Prüfung ihrer Fähigkeiten, ein Schiff sicher über die Zuidersee zu lotsen, zum Amt zugelassen wurden. In dieser Gilde gab es zwei Gruppen von Lotsen: eine Gruppe brachte die Schiffe von Amsterdam in das Marsdiep, die andere brachte sie in den Vliestroom. Jeden Tag sollten von jeder Gruppe sechs Lotsen im Lotsenkantor in Bereitschaft stehen. Einen Tag vor seiner Abfahrt meldete ein Schiffer im Kantor, daß er einen Lotsen brauchte und kündigte an, ob er nach dem Marsdiep oder dem Vliestroom fahren wollte. Der Schiffer konnte auf dem Lotsenkantor oft auch die letzten Neuigkeiten über den Weg, den er befahren wollte, zum Beispiel Einzelheiten über Betonnung, die verschwunden war, oder Leuchttürme, die nicht funktionierten, erfahren. Am Tag der Abfahrt wurde der Lotse mit dem Beiboot des Schiffes vom Lotsenkantor abgeholt. Er meldete sich beim Schiffer, zeigte ihm seine Lotsenmünze und fragte, wie groß der Tiefgang des Schiffes war. Danach begann die Reise. Der Auftrag des Lotsen endete, wenn er das Schiff über die Untiefen zwischen der Insel Wieringen und Friesland gebracht hatte. Dann erst bekam er seinen vollen Lohn und durfte das Schiff verlassen.

Die Amsterdamer Stadtverwaltung hatte in einer Ordonnanz genau die Verpflichtungen ihrer Lotsen und ihres Lohnes geregelt. Der Lotse sollte diese Ordonnanz immer bei sich tragen. Die Berechnung des Lohnes eines Amsterdamer Lotsen war unkomplizierter. Die Höhe seines Lohnes hing nur vom Tiefgang des Schiffes und der Saison ab.

Hatte der Lotse seinen Lohn empfangen, dann sollte er sobald wie möglich nach Amsterdam zurückkehren. Es war ihm also nicht erlaubt, ein Schiff vom Marsdiep oder dem Vliestroom nach Amsterdam zu bringen. Es ist sehr wahrscheinlich, daß auch Enkhuizen, Hoorn und Medemblik über Lotsen verfügten; über ihre Organisation wissen wir jedoch bis heute nichts.

Meistens mußte ein Schiffer, der im Marsdiep oder dem Vliestroom angelangt war, auf einen günstigen Wind warten, ehe er in See stach. Er nutzte diese Wartezeit, um noch frisches Wasser aufzunehmen. Gab es dann den richtigen Wind, dann forderte er oft noch die Hilfe eines Lotsen an, um sein Schiff sicher zwischen den Sandbänken hindurch in die offene See zu bringen. Hierzu war der Schiffer aber nicht mehr verpflichtet.



Van Schiprechte

Abb. 1 Bilderhandschrift Hamburger Stadtrecht
(zu Gerhard Theuerkauf: Der Hamburger Hafen)

CATALOGUS
Librorum Selectissimorum
Variarum Facultatum,

QUORUM

AUCTIO HABEBITUR

die 12. Martii Anno 1731.

in ædibus heredum

B. STYPMANNI

ad plateam vulgo dictam die Fleischer Strasse.

Gryphiswaldie, Typis Höpfnerianis.

Herbert Langer
12. Martii 1731

Abb. 2 Auktionskatalog Stypmann
(zu Herbert Langer: Handel, Bildung und Gelehrsamkeit)

Божия Црква Троица
 А Покино доу Ама на Магров
 Нерина (рочно) тогоча. Тога ирпи
 релли мена Тога Проти Топаго.
 Хали пр Бр. Аубр.

Im Namen der heiligen Dreifaltigkeit.
 Ich hab dir anfangen so schreiben wie da
 dieß die befehle sind die duß die so
 darstungen die ich dir mach die so die
 die so die so was jagu was was
 ist yede die sein die die.

Ubrinae Suetana Trojica
 Jar Potini sias Juzat fat Nadob Nemytinu
 drastinom Zorqvot, Zovar fuvit yli menat
 Zovar Protist Zovaru koli Kostodi Zogu
 Luvos.

Пр Чина Гоб.

Abb. 4 Blatt 273 aus dem Sprachführer des Tönnies Fonne, 1607
 (zu Elisabeth Harder-Gersdorff: Dar klingedtt geldtt)



Abb. 5 Lübeck. Nach einem Holzschnitt von Elias Diebel, 1552
(zu Konrad Fritze: Der Hafen zur Hansezeit)



Abb. 6 Lüneburger Kran
(zu Konrad Fritze: Der Hafen zur Hansezeit)

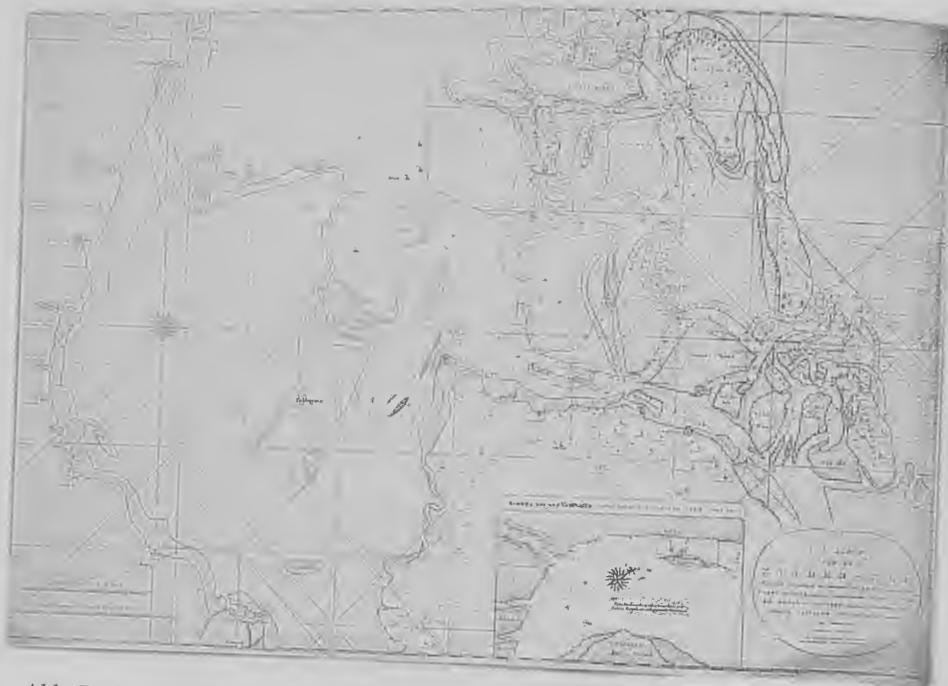


Abb. 7 G. Hulst van Keulen, Karte der Zuidersee
(zu C. F. L. Paul: Hafenanlagen und Lotsenwesen)



Abb. 8 J. Rietschoof, De Vlietroom um 1730
(zu C. F. L. Paul: Hafenanlagen und Lotsenwesen)



Abb. 9 Amsterdam (zu C. F. L. Paul: Hafenanlagen und Lotsenwesen)

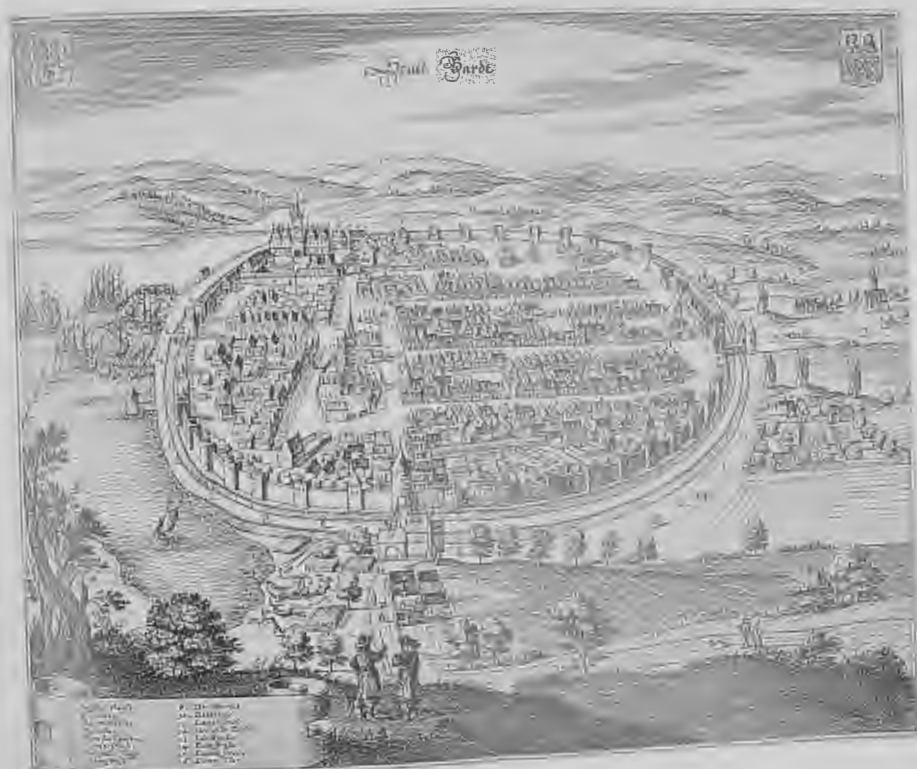


Abb. 10 Stadtansicht von Barth
(zu Heidelore Böcker: Bodden und Haff, Fernhandel und Seeräuberei)

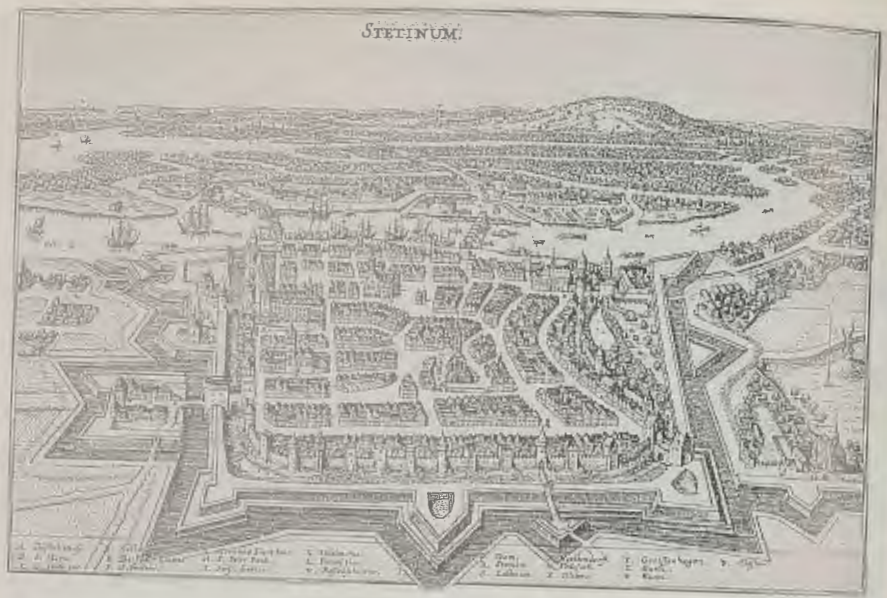


Abb. 11 Stadtansicht von Stettin
 (zu Heidelore Böcker: Bodden und Haff, Fernhandel und Seeräuberei)

Der Petersburger Hafen im 18. Jahrhundert

PETER HOFFMANN

Wenn ich hier über den Petersburger Hafen im 18. Jh. berichte, dann sind einige Vorbemerkungen notwendig. Da ist erstens der Fakt, daß die Stadt überhaupt erst in diesem Jahrhundert entstanden ist und schnell zur Hauptstadt wurde; da ist zweitens die geographische Lage an der Mündung der Newa¹ in den Finnischen Meerbusen mit dem vorgelagerten Hafen Kronstadt; da ist drittens das Problem des Binnen- und Außenhandels über diesen Hafen und seine Bedeutung für das Wirtschaftsleben des Landes, und viertens ist die Materialgrundlage meines Beitrages zu charakterisieren - ich betrachte den Hafen aus der speziellen Sicht des Hafenzolls. Dies ist jedoch eine Sicht unter sehr engem Blickwinkel, der durch andere Materialien ergänzt werden muß.

Zum ersten Punkt - es ist nicht meine Aufgabe, hier einen historischen Überblick zur Stadtgeschichte zu geben.² Nur soviel: Stadt und Festung wurden 1703 gegründet, Regierungsinstitutionen siedelten dorthin im zweiten Jahrzehnt des 18. Jh.s über, das diplomatische Korps folgte, die Kollegien als neue Zentralbehörden entstanden nach 1718 in der Newastadt. Offiziell ist nie ein Gesetz erlassen worden, mit dem Petersburg zur Hauptstadt erklärt worden wäre.

Nach schwerem Anfang entwickelten sich Stadt und Hafen seit den zwanziger Jahren des 18. Jh.s rasch zum Zentrum des russischen Westhandels.

Zur Lage der Stadt: Sie liegt am östlichen Ende des finnischen Meerbusens, was dazu führt, daß bei ungünstigen Windverhältnissen - Sturmböen über mehrere Tage von West nach Ost genau in Richtung vom Sund zum Finnischen Meerbusen - die Wassermassen der Ostsee so stark aufgeschaukelt werden können, daß es in der Newamündung zu kurzzeitigen Überschwemmungen kommt, die bis zu 4 m und mehr über Normal erreichen können.³ Auf der anderen Seite ist die Newa als Abfluß vom Ladogasee ein breiter, wasserreicher Strom, der für die Schifffahrt gut geeignet ist. Aufgrund seiner hohen Strömungsgeschwindigkeit reißt er jedoch viel

¹ Die in den Quellen mit russischer Schrift angeführten Namen und Begriffe werden im folgenden in wissenschaftlicher Transliteration wiedergegeben.

² Vgl. zur Stadtgeschichte: Očerki istorii Leningrada, Bd. I, Moskau-Leningrad 1955; E.V. ANISIMOV, Petersburg und der russische Absolutismus. Einige Ursachen und Auswirkungen der Gründung Petersburgs am Anfang des 18. Jahrhunderts, in: Historiker-Gesellschaft der DDR. Wissenschaftliche Mitteilungen II-III/1988, S. 87 ff.

³ Vgl. R.A. NEŽICHOVSKIJ, Reka Neva i nevsckaja guba, Leningrad 1981. Darin befindet sich eine Zusammenstellung der seit 1703 registrierten Hochwasser mit mehr als 150 cm über Normal, S. 105 ff.

Material mit, das sich in der Mündung als Sandbank abgelagert. Damit wird die Neuwamündung für große Schiffe unpassierbar. Außerdem ist das Fahrwasser im Mündungsbereich ständigen Veränderungen unterworfen, so daß schon Zar Peter der Große befohlen hat, in jedem Frühjahr vor Beginn der Schifffahrt die Fahrrinne neu zu vermessen.⁴ Unter diesen Bedingungen erhielt die Petersburg vorgelagerte, auf einer Insel im Finnischen Meerbusen gelegene Festung und Hafenstadt Kronstadt eine besondere Bedeutung.⁵ Ein Vorzug des Petersburger Hafens gegenüber dem Archangelsker ist die weit geringere Behinderung durch Eis - in Archangelsk beträgt die Schifffahrtsdauer im Sommer etwa drei Monate, in Petersburg meist fast acht Monate. Dazu kommt der weit kürzere Weg zu den wichtigen Handelszentren Mittel- und Westeuropas durch die Ostsee, der trotz vieler Schwierigkeiten leichter zu befahren ist als der Weg um das Nordkap durch das Eismeer.

Zum nächsten Punkt - der Bedeutung Petersburgs im russischen Binnen- und Außenhandel des 18. Jh.s - möchte ich mich auf den Hinweis beschränken, daß Petersburg rasch zum wichtigsten russischen Exporthafen für den Westhandel wurde.⁶ Das gab dem Petersburger Hafen besondere Bedeutung - in der zweiten Hälfte des 18. Jh.s war dieses Zollamt für alle Hafenstationen an der Westgrenze des Russischen Reiches Leitinstitution und zugleich Ausbildungszentrum.

Die Akten dieser Behörde - und damit gehe ich zur Charakterisierung der Materialgrundlage über - haben sich, wenn auch nicht vollständig, im Historischen Staatsarchiv der UdSSR (CGIA) in Petersburg erhalten.⁷ Für das 18. Jh., sind das über 100 dicke Folianten, die einen Einblick in manche Einzelheiten des Alltagslebens des Hafens und der Stadt geben. Dieses von mir erstmalig vollständig eingesehene Material habe ich in verschiedenen Publikationen unter speziellen Aspekten bereits vorgestellt.⁸

Der Bestand gliedert sich in drei selbständige Reihen, die erste erfaßt von 1724 bis zum Ende des 18. Jh.s 59 Bände, die dem Hafenzoll von höhergestellten Instanzen übermittelten Ukase und Weisungen, die zweite - ab 1744 für das 18. Jh. 40 Bände zählende Serie - gibt einen Überblick über die vom *Prisutstvie* des Hafenzolls gefaßten Beschlüsse, die dritte, 1783 einsetzende, umfaßt in 10 Bänden für das 18. Jh. Protokolle des *Prisutstvie* des Hafenzolls.

⁴ Marinereglement Teil II, veröffentlicht in: PSZ VI, S. 525 ff.

⁵ Vgl. G.F. PETROV, Kronstadt, Leningrad 1985; A.A. RAZDOLGIN; J.A. SKORIKOV, Kronstadtskaja krepost', Leningrad 1988; vgl. P. HOFFMANN, Der russische Westhandel vom Handelsstatut 1653 bis zum Zolltarif 1724, in: HGbl 112/1994, S. 244.

⁶ Vgl. Vnešnjaia trgovlja Rossii čerez Peterburgskij port vo vtoroj polovine XVIII - načale XIX v., Moskau 1981; Rezension in: JbGsozLE 27/1983, S. 359 ff.

⁷ CGIA, F. 138, op. 6.

⁸ P. HOFFMANN, Aleksandr Nikolaevič Radiščev: Neue Materialien - neue Probleme, in: ZfSlaw 34,3/1989, S. 402 ff.; DERS., Radiščev im Staatsdienst zur Zeit der beginnenden Krise des Feudalsystems in Rußland (achtziger Jahre des 18. Jhd.), in: JbGsozLE 33/1989, S. 225 ff.; DERS., Dejatel'nost' A.N. Radiščeva v Kommerc-kollegij (Obzor materialov), in: Archeograficeskij ezegodnik za 1987 god, Moskau 1988, S. 189 ff.; DERS., Radiščev na gosudarstvennoj službe. Biografičeskie i istoriko-vedomstvennye aspekty, in: Vspomagatelnye istoričeskie discipliny 21/1990, S. 144 ff.

Das *Prisutstvie* war das kollektive Leitungsorgan des Hafenzolls, in dem entsprechend den zentralen Weisungen die konkreten Beschlüsse gefaßt wurden (soweit die zentralen Weisungen nicht direkt in der Arbeit der Zollorgane umgesetzt werden konnten). Für die Protokolle des *Prisutstvie* des Hafenzolls im 18. Jh. ist zu beachten, daß sie sorgfältig redigiert wurden. Die in der Diskussion geäußerten Meinungen wurden nur in sehr allgemeiner Form und ohne Namensnennung wiedergegeben, die Argumentation ist oft im Nachhinein dem gefaßten Beschluß angeglichen worden.⁹

Aussagekräftiger in ihrer Vielfalt sind die Beschlüsse des *Prisutstvie*: Als Beispiel seien die letzten vier Monate des Jahres 1776 herausgegriffen. Von den 240 Beschlüssen des *Prisutstvie* betrafen alleine 42 Personalfragen wie Einstellung, Versetzung, Entlassung oder Tod von Mitarbeitern; 41 Ukase des *Prisutstvie* haben die Ablieferung der Zolleinnahmen an verschiedene Instanzen und Personen zum Inhalt. In Rußland bestand das System der festen Bindung aller Ausgaben an bestimmte Einnahmen, so erhielt beispielsweise der ehemalige Präsident der Petersburger Akademie der Wissenschaften und Hetman der Ukraine Kirill Razumovskij in drei Raten jedes Jahr die ihm von Katharina II. ausgesetzte Jahrespension in Höhe von 20.000 Rubel direkt aus den Zolleinnahmen vom Hafenzoll.¹⁰

Je 26 Ukase betrafen Reparaturen an Anlagen des Zolls sowie konkrete Fragen der Zollpraxis, 24 die Lohnzahlung für Zollangestellte, 17 Handelsfragen, 15 Wechselproteste, je 12 die Konfiszierung von Waren beziehungsweise die nachträgliche Anforderung von Attesten für legal eingeführte Waren.¹¹ Damit sind die häufiger vorkommenden Probleme erfaßt. Zu den periodisch auftauchenden Problemen gehörte die Überprüfung von Waagen und Gewichten.¹² Zu den für uns interessanten Einzelfällen gehören die recht seltenen Verstöße gegen einzelne Bestimmungen der Hafenordnung, etwa Vorbeifahren an den Zollschiffen, Ankern an einem nicht zugewiesenen Platz, das Unterhalten von Feuer auf einem im Hafen liegenden Schiff und andere Unregelmäßigkeiten. Streng verboten war es, im Hafengebiet Unrat oder Speisereste in den Fluß zu werfen - von ausländischen Schiffen wurde für jede Schaufel eine Strafe von 100 Efimki gefordert, von russischen Schiffen zehn Rubel, von Offizieren beim ersten Mal ein Monatslohn, beim dritten Mal drohte Degradierung zum Soldaten.¹³ Auf den Schiffen durfte im Hafengebiet auch kein Feuer unterhalten werden, weder zum Heizen im Winter noch zur Bereitung von Speisen. Auf der Petersburger Seite war deshalb von den Zollbehör-

⁹ Vgl. L.E. ŠEPELEV, *Osobennosti deloproizvodstva vyssich organov gosudarstvennoj vlasti Rossii XIX - načala XX v.*, in: *Aktualnye problemy istočnikovedenija i vspomogatel'nych istoričeskich disciplin*, Moskau 1983, S. 106. (Die von Šepelev konstatierten Formen der Aktenführung gehen auf das Generalreglement für die Kollegien von 1720 (PSZ VI, Nr. 3534, S. 141 ff.) zurück, lassen sich also uneingeschränkt auf das 18. Jh. übertragen.)

¹⁰ CGIA, F. 138, op. 6, Nr. 33 (1765), Blatt 988. In den folgenden Jahren finden sich regelmäßig gleichartige Dokumente.

¹¹ A.a.O., Nr. 344.

¹² Vgl. P. HOFFMANN, *Rußland im Zeitalter des Absolutismus*, Berlin 1988, S. 155; Gesetz vom 13. Juli 1736 zur regelmäßigen Überprüfung von Waagen und Gewichten (PSZ IX, Nr. 6010, S. 879 f.).

¹³ PSZ VI, Nr. 3937, S. 609, 616, 619 (Marinereglement, Teil II, Kap. I, 11; III, 21, 29).

den ein eigenes Küchengebäude errichtet worden, das den Schiffsbesatzungen dafür zur Verfügung stand.¹⁴ Ein besonderes Vorkommnis veranlaßte am 28. Februar 1748 dazu, an die allgemeine Einhaltung der Brandschutzbestimmungen zu erinnern: In der Kajüte eines im Hafen liegenden Schiffes war geheizt worden, da es Schiffer und Hafenmeister warm haben wollten. Von der Hafengewache wurde verlangt, dieses Feuer sofort zu löschen.¹⁵

Einige besondere Ereignisse sind hervorzuheben. So erlitt im Oktober 1772 das Rostocker Schiff *Frou Marija* des Schiffers *Iogan Gindrich Den* bei der Fahrt von Petersburg aus vor Reval Schiffbruch. Dabei ging der Paß verloren. Der Revaler Zoll verlangte eine Zweitschrift. In diesem Fall wurde die Ladung genau aufgeschlüsselt, es handelte sich überwiegend um Hanf, geringere Mengen Leder, Wachskerzen sowie Tuche. Für die Ausfertigung der Zweitschrift wurden 25 ¼ Kopeken an Gebühren berechnet.¹⁶ Wenige Jahre zuvor blieb das lübische Schiff *Devach Samkejt* (die Wachsamkeit) des Schiffers *Jakov Gindrich Sager* im Eis vor Kronstadt stecken - am 5. Dezember 1769 wurde der Antrag an das Hafenzollamt gestellt, dieses Schiff, da das Eis inzwischen fest geworden sei, zu entladen.¹⁷ Zu den besonderen Ereignissen gehörten weiterhin Überschwemmungen, Feuersbrünste, falsche Pässe, Schlägereien im Hafengebiet - meist unter Matrosen -, Vergehen von Zollangestellten, am häufigsten Trunkenheit im Dienst.

Einen recht breiten Raum nahmen der Schmuggel sowie der Handel mit geschmuggelten Waren ein. In Rußland bestand - wie in vielen anderen europäischen Staaten zu jener Zeit - die gesetzliche Regelung, daß importierte Waren beim Zoll zu kennzeichnen waren, damit jederzeit der eindeutige Nachweis der ordnungsgemäßen Einfuhr geführt werden konnte. Im Seezollreglement heißt es dazu: *Auf alle fremden eingebrachten Waren und Güter, sie mögen Namen führen und zugehören, wem sie wollen ... soll bey der Besichtigung die Marque aus der Tamoschna (wo es nur möglich) gesetzt werden, ... damit man wissen möge, welches angegebene oder unangegebene Waren sind.*¹⁸ Lomonosov verdiente sich beispielsweise ein zusätzliches Monatsgehalt damit, daß er eine Methode vorschlug, mit der bis dahin nicht für kennzeichnungsfähig gehaltene Metallerzeugnisse zu markieren waren.¹⁹

Schon dieser allgemeine Überblick läßt die Vielfalt des Materials deutlich werden. Die einzelnen Vorgänge sind entsprechend ihrer Herkunft unterschiedlich eingeordnet, in den drei Bestandsreihen werden die thematisch sehr weit gefächerten Materialien streng chronologisch geordnet. Damit wird eine Breite der Sicht gegeben, die eigentlich nicht zu erwarten war.

¹⁴ CGIA, F. 138, op. 6, Nr. 339, Blatt 132; vgl. PSZ VI, Nr. 3937, S. 633 (Marinereglement, Teil II, Kap. XV, 1).

¹⁵ CGIA, F. 138, op. 6, Nr. 23, Blatt 126 f.

¹⁶ A.a.O., Nr. 341, Blatt 286.

¹⁷ A.a.O., Nr. 336, Blatt 489 f.

¹⁸ Seezollreglement, Art. 71 (PSZ VIII, Nr. 5733, S. 437).

¹⁹ Vgl. P. HOFFMANN, Lomonosov-Forschungen. Ergebnisse - Richtungen - Fragestellungen, in: JbGsozLE 31/1988, S. 328 f.; DERS., Lomonosov v Peterburgskoj portovoj tamozne, in: Lomonosov, Sbornik statej i materialov IX, St. Petersburg 1991, S. 97 ff.

Bereits Zar Peter hatte zu Beginn des 18. Jh.s Regelungen für den Petersburger Hafen erlassen - dem war der am 5. April 1722 vom Zaren unterzeichnete zweite Teil des „Marinereglements“ gewidmet, dessen voller Titel lautet: „Teil zwei des Marinereglements, in dem alles festgelegt ist, was die gute Leitung der Flotte im Hafen betrifft, sowie die Instandhaltung der Häfen und der Reede“. Trotz des allgemeinen Titels betreffen viele Bestimmungen die konkreten Bedingungen, wie sie nur im Petersburger Hafen bestanden.²⁰

Die im Petersburger Hafen im 18. Jh. üblichen Regeln für die Abfertigung der Schiffe sollen im folgenden in einer Art Momentaufnahme für die zweite Hälfte des Jh.s geschildert werden. Einleitend sind einige Angaben zur Topographie des Petersburger Hafens angebracht. Die dort ankommenden Schiffe erhielten ihren Liegeplatz von der der Admiralität unterstehenden Hafenbehörde zugewiesen. Es waren das in der Regel die große Newa und die kleine Newa an der Spitze der Wasilew-Insel, wobei ein entsprechender Abstand von der Peter-Pauls-Festung gewahrt bleiben mußte.

Besondere Bedeutung bei der Abfertigung der einlaufenden und abfahrenden Schiffe hatten im Petersburger Hafen die Packhäuser. Von den alten, teilweise noch im 18. Jh. errichteten Bauten sind einige erhalten - so beispielsweise hinter dem Gebäude der zu Beginn des 19. Jh.s errichteten Börse.²¹ Das Zollhaus wurde jedoch rasch zu eng, so daß in den dreißiger Jahren des 19. Jh.s ein Neubau errichtet wurde.²²

Verfolgen wir ein Schiff auf seinem Weg vom Finnischen Meerbusen bis zur Ankunft im Petersburger Hafen.

Vor Kronstadt lag ständig ein Schiff des Zolls, die sogenannte Brandwacht, bei dem jedes ankommende Schiff anzuhalten hatte. Der Lotse und ein Vertreter des Zolls, ein *Dosmotrščik*, gingen auf das ankommende Schiff.²³ Der Einsatz der Zollaufseher wurde von ihrem unmittelbaren Vorgesetzten, dem *Oberbizucher* geleitet. Nach Übernahme des Lotsen und des Zollaufsehers durfte das Schiff auf der Kronstädter Reede vor Anker gehen. Ein Vorbeifahren an der Brandwacht veranlaßte Gegenmaßnahmen: Durch Schüsse wurde ein solches Schiff auf seinen Fehler hingewiesen, so beispielsweise am 12. September 1764 das Rostocker Schiff *Kenig David* des Schiffers *Peter Gaber*.²⁴ Mit der Darlegung dieses Sachverhalts beginnt ein Vorgang - der Schiffer hatte die Schüsse zwar gehört, wußte aber, weil er das erste Mal den Petersburger Hafen anlief, nicht, was sie zu bedeuten hatten. Er

²⁰ PSZ VI, Nr. 3937, S. 608 ff.

²¹ Heute Museum der Kriegsmarine.

²² Heute beherbergt dieses Gebäude das Institut für russische Literatur. Vgl. N.I. KAJDANOV, *Svedenij o postrojke tamožennyh zdanij v S. Peterburge i Kronštade*, S. Petersburg 1892.

²³ Das Wort *Dosmotrščik* wäre am besten mit Kontrolleur zu übersetzen, wenn nicht beim Zoll ein anderes Amt mit dieser Bezeichnung bestanden hätte: Der *Kontroler* hatte die Aufgabe, die Tätigkeit der Zollangestellten zu kontrollieren. Der *Dosmotrščik* wird im See-Zollreglement von 1731, das für das ganze 18. Jh. Gültigkeit behielt, (PSZ VIII, Nr. 5733, S. 409 ff.) in der zweisprachigen russisch-deutschen Ausgabe mit *Zollaufseher* übersetzt, ich werde diese Übersetzung in den weiteren Darlegungen übernehmen.

²⁴ CGIA, F. 138, op. 6, Nr. 331, Blatt 380.

wurde verwahrt; ausnahmsweise wurde die sonst übliche Strafe von 25 Efimki je Schuß²⁵ nicht erhoben.

Verfolgen wir unser Schiff weiter. Nach Eintreffen auf der Kronstädter Reede mußten Deklarationen über Schiff und Ladung abgegeben werden. Nach der Größe des Schiffes wurden die verschiedenen Hafengebühren berechnet. Eine Falschdeklaration zog hohe Strafen nach sich. 1769 hatte der Schiffer *Cherin Schagen* sein Schiff *De Stat Archangel* mit 200 Last, statt 250 angegeben - der Petersburger Kaufmann *Vonderschaf*, an den das Schiff adressiert war, erklärte dazu, daß das Attest nach Angaben des Schiffers in russischer Sprache ausgefüllt worden sei, aber weder der Schiffer selbst noch ein anderes Besatzungsmitglied Russisch verstünden, so daß beim Unterschreiben keine Kontrolle der Richtigkeit der Angaben möglich war. Deshalb wurde in diesem Fall von der sonst verwirkten Strafe in Höhe von 100 Efimki abgesehen und nur der Differenzbetrag der Hafengebühren nachgefordert. Die Zollorgane wurden zu größerer Sorgfalt ermahnt.²⁶

Nun wieder zu unserem Schiff: Es handelte sich um ein so großes Fahrzeug, daß es geleichtert werden muß, das heißt, es hatte beladen einen Tiefgang von mehr als 8 englischen Fuß, wie im zweiten Teil des Marinereglements ausdrücklich als Grenze für die Einfahrt in den Hafen festgelegt war.²⁷ Der Schiffer hatte sich deshalb an den Hafenzoll in Kronstadt zu wenden, von dem ihm einer oder mehrere der beim Zoll registrierten Leichter zugewiesen wurden.

Das Leichtern war offensichtlich ein einträgliches Geschäft. 1754 waren insgesamt 352 Leichter beim Zoll registriert, 198 waren im Besitz von Petersburger Kaufleuten, 33 von Ausländern, 43 von Bürgern anderer Städte und immerhin 78 im Besitz von Bauern.²⁸ Bis in die fünfziger Jahre gab es also das Kuriosum, daß als Besitzer dieser Leichter neben Kaufleuten und Handwerkern auch feudal abhängige Bauern von Klöstern und Gutsherren registriert waren, wobei Bauern und Kaufleute wechselseitige Bürgschaften übernahmen. Da der Eigner eines Leichters im Falle einer von der Schiffsbesatzung verschuldeten Havarie den Schaden voll zu ersetzen hatte, was das Vermögen eines Einzelnen übersteigen konnte, wurden bei der Registrierung für jeden Leichter mindestens zwei Bürgen gefordert. Beispielsweise beantragte der Kronbauer Foma Kuznecov die Registrierung seiner eigenen russischen Galiot *Naleta*, als Bürgen wurden eingetragen der Petersburger Kaufmann Avdij Fitakov und der Kronbauer Timofej Kriznekov, wobei ausdrücklich vermerkt wurde, daß beide eigene hochseetüchtige Schiffe besäßen.²⁹ Die Regulierung etwaiger Schadensersatzanforderungen zog sich oft endlos lange hinaus,

²⁵ *Efimok* = Silbertaler in bestimmten ausländischen Währungen; P. HOFFMANN, Münzen und Münzbezeichnungen in Rußland und in der UdSSR, in: Numismatische Beiträge 2/1988, S. 65 f.

²⁶ CGIA, F. 138, op. 6, Nr. 336, Blatt 20 ff.

²⁷ PSZ VI, Nr. 3937, S. 622 (Marinereglement, Teil II, Kap. III, 68).

²⁸ CGIA, F. 138, op. 6, Nr. 28, Vorgang Nr. 1337 (19. Nov. 1754); die gleiche Zahl bei M.D. ČULKOV, *Istoričeskoe opisanie rossijskoj komercij*, Bd. IV/2, Petersburg 1785, S. 38.

²⁹ CGIA, F. 138, op. 6, Nr. 324; Blatt 305 f.

so wurde am 9. Dezember 1746 eine Kutsche beim Transport beschädigt - die Schadensregelung erfolgte 1767!³⁰

Die Teilnahme von Bauern und Posadleuten am Leichterverkehr wurde mit dem Ukas vom 18. Juni 1754 durch die Festlegung unterbunden, daß nur noch Kaufleute der ersten und zweiten Gilde Leichter besitzen durften.³¹ Leider geben die Unterlagen keinen Einblick, wie diese Bestimmung durchgesetzt wurde, denkbar ist sowohl der Verkauf der Leichter als auch der Übertritt der Eigner in den Stand der Gildekaufleute - das bedeutete, sie mußten für die zweite Gilde ein Vermögen von 5.000 Rubel, für die erste Gilde von 10.000 Rubel mit 5% im Jahr versteuern.³² Den Handelswert eines Leichters erfahren wir an einem Beispiel aus den Akten ebenfalls: 1753 kaufte der Danziger Kaufmann *Junas Nideros* vom Petersburger Kaufmann Ivan Pogodin die Galiot *Sankt Peter* für 750 Rubel. Da er diese Galiot ausführen wollte, wurde der Verkauf beim Zoll aktenkundig.³³

Auf die Leibeigenschaft in Rußland ist hier noch unter einem anderen Aspekt einzugehen: Die Akten zeigen, daß beim Zoll viele feudalabhängige Bauern tätig waren, die regelmäßig ihre Heimatgemeinden aufsuchen mußten, um sich ihre Pässe verlängern zu lassen. So baten am 13. Dezember 1748 aus diesem Grunde neun *Drjagily* (Träger) um Beurlaubung, *da die Frist unserer Pässe bereits zu Ende geht*. Der Antrag wurde genehmigt - bis Mai 1749 hatten sie sich wieder in Petersburg einzufinden.³⁴ Eine solche Fristsetzung wird verständlich, wenn man berücksichtigt, daß im Dezember die Schifffahrtssaison in Petersburg abgeschlossen war. Vor Mai war nicht mit der Ankunft von Schiffen zu rechnen - die Wintermonate waren für den Hafenzoll eine Zeit relativer Ruhe. Offensichtlich ging man mit den Pässen der *Drjagily* doch recht großzügig um. So wird erst im Mai 1753 anlässlich des Antrages des Posadbewohners aus Ladoga Aleksej Prokofev um Aufnahme unter die *Drjagily* bekannt, daß der Paß des *Drjagil* Ivan Dokučaev seit Dezember 1752 abgelaufen war. Da Dokučaev außerdem häufig der Arbeit ferngeblieben war, wird er aus dem *drjagilskij komplekt* ausgeschlossen und dafür Prokofev eingestellt.³⁵ 1769 wurden die Zollbehörden speziell darauf hingewiesen, daß bei allen der Kopfsteuer unterliegenden Mitarbeitern streng darauf zu achten sei, daß die Pässe gültig und ihre Frist nicht überschritten sei.³⁶ Überraschend ist, daß sogar leibeigene Bauern als Zollaufseher eingesetzt waren. Als 1769 die Weisung erfolgte, diese zu entlassen, mußten vier Zollaufseher den Dienst quittieren.³⁷

³⁰ A.a.O., Nr. 36, Blatt 663.

³¹ Druck mit handschriftlicher Eintragung des Tagesdatums: A.a.O., Nr. 28, Vorgang Nr. 664 (unpaginiert). Der Ukas fehlt in PSZ.

³² Vgl. P. HOFFMANN, (wie Anm. 12), S. 246.

³³ CGIA, F. 138, op. 6, Nr. 327, Vorgang 205 (unpaginiert).

³⁴ A.a.O., Nr. 325, Blatt 550.

³⁵ A.a.O., Nr. 327, Vorgang 75 (unpaginiert).

³⁶ A.a.O., Nr. 39, Vorgang 840 (unpaginiert).

³⁷ A.a.O., Nr. 336, Blatt 167 f.

Nachdem das eingelaufene Schiff in Kronstadt geleichtert und alle Luken und Zugänge zu den Laderäumen versiegelt worden waren, durfte es den Weg nach Petersburg fortsetzen. An Bord befanden sich jetzt außer der Mannschaft wieder der Lotse und ein Zollaufseher, der darauf zu achten hatte, daß die Siegel unbeschädigt blieben und daß während der Überfahrt kein Kontakt zu anderen Booten oder Schiffen aufgenommen würde, bei dem Schmuggelgut von Bord gebracht werden könnte.

Erst in Petersburg wurde die eigentliche Zollvisitation vorgenommen. Über die Zollbestimmungen, Veränderungen des Zolltarifs, Erlaß oder Aufhebung von Ein- bzw. Ausfuhrverboten berichten die Akten ausführlich; zuweilen finden sich interessante ergänzende Hinweise. So war im 18. Jh. die Einfuhr von Baumaterialien nach Petersburg zollfrei, was viele Schiffer ausnutzten, indem sie *Ziegel statt Ballast* mitführten. Auch dazu ein Beispiel: Am 21. August 1749 wurde der Zoll informiert, daß für den Bau der Orangerie und des Schlosses für den Thronfolger Peter noch 20.000 Ziegel gebraucht würden. Wenn aus Holland Schiffe mit Ziegeln anstelle von Ballast einlaufen würden, sollten die Schiffer darauf hingewiesen werden. In diesem Zusammenhang wurde der Zoll ermahnt, darauf zu achten, daß unter den Ziegeln keine Waren versteckt würden.³⁸

Das in den Petersburger Hafen eingelaufene Schiff durfte nur von vereidigten Lasträgern entladen werden. Die Waren wurden im Packhaus gestapelt. Hier ist noch eine Ergänzung notwendig. Als Relikt mittelalterlicher Handelspraktiken, wie sie beispielsweise im 17. Jh. in den baltischen Hansestädten noch bestanden hatten, durften ausländische Kaufleute ihre Waren nur in der Hafenstadt *obtom a ne vrozn* (en gros und nicht einzeln) verkaufen. Der Handel im Lande und jeder Detailhandel war ihnen nur erlaubt, wenn sie der Petersburger Kaufmannschaft beigetreten waren, sich also den russischen Handels- und Steuergesetzen voll unterworfen und den Sonderstatus als Ausländer zumindest zeitweilig aufgegeben hatten. Diese auf das *Ulozenie*, das allgemeine Gesetzbuch, von 1649³⁹ zurückgehende Bestimmung wurde im 18. Jh. wiederholt in Erinnerung gebracht.⁴⁰ Am 17. Oktober 1749 wurde mit einem in den Akten im Druck vorliegenden Ukas erneut die Einhaltung dieser Regelung angemahnt.⁴¹ Die einzuführenden Waren wurden deshalb im Packhaus des Zolls gestapelt und von dort aus nur an den Käufer - nach Entrichtung der Zollgebühren - ausgeliefert. Diese Praxis blieb während des ganzen 18. Jh.s bestehen. Das ist auch der Grund dafür, daß die Schiffe nur von beim Zoll vereidigten Trägern ent- und beladen werden durften. Über die Stellung dieser Träger innerhalb des Hafenzolls unterrichtet eine Beschwerde des *Prisutstvie* des Hafenzolls an die Tutelkanzlei für Ausländer. Als von 1764 bis 1774 im Ausland angeworbene

³⁸ A.a.O., Nr. 23, Blatt 408 f.

³⁹ Ulozenie, Kap. XIX, Art 16 f.; vgl. Ch. MEISKE, Das Sobornoe Ulozenie von 1649, Teil II, (Wissenschaftliche Beiträge der Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg, 7/1985), Halle/Saale 1985, S. 272.

⁴⁰ So am 7. Juli 1743 mit Verweis auf im PSZ fehlende Ukase vom 11. Mai 1722, 4. Juni 1729 und 3. Juni 1732: PSZ XI, Nr. 8757, S. 854 ff.

⁴¹ CGIA, F. 138, op. 6, Blatt 492 (fehlt in PSZ).

Kolonisten für das Wolgagebiet über den Petersburger Hafen nach Rußland kamen, gehörte zu den versprochenen Privilegien auch die freie Überfahrt und die zollfreie Einfuhr der mitgeführten Habe. Also wurden die Schiffe in üblicher Weise entladen, aber wer für die Entladekosten aufzukommen hatte, war nicht geklärt. Bereits 1772 gab es deshalb eine Eingabe der *Drjagily*, die aber offensichtlich ohne Ergebnis blieb. Deshalb beschwerten sich die *Drjagily* 1781 erneut, da ihre Arbeit noch immer nicht bezahlt worden war. Diese Eingabe wurde von der Leitung des Hafenzolls mit folgender Begründung unterstützt: *Denn sie erhalten keinerlei Gehalt, sondern müssen von den erarbeiteten Geldern die für ihre Arbeit notwendigen Materialien auf eigene Kosten besorgen.*⁴²

Eine Tätigkeit als Träger beim Zoll galt offensichtlich als erstrebenswert. Nur so erklärt es sich, daß sogar Meister aus den Petersburger Handwerkszünften um Aufnahme in ein *Komplekt* der Lastträger gebeten haben, so 1767 der Meister der Schleifer-Gilde Stepan Matveev.⁴³ Es finden sich auch mehrfach Bittschriften, mit denen sich der Sohn um die Stelle des erkrankten oder verstorbenen Vaters bewarb.⁴⁴

Damit ist ein weiterer Bereich des vorliegenden Aktenmaterials angesprochen. Einen relativ großen Raum nehmen, wie schon gesagt, Personalfragen ein. Darunter befinden sich seit 1768, wenn auch nicht lückenlos, aber doch in repräsentativem Querschnitt, überlieferte Lohnlisten für alle Zollangestellten. Ein Überblick über das Personal des Petersburger Hafenzolls ist nicht uninteressant.

Als Beispiel wähle ich eine Gehaltsliste aus dem Jahre 1772.⁴⁵ Die Höhe der Gehälter änderte sich bis zum Ende des Jahrhunderts trotz der Geldentwertung nicht.⁴⁶ Ich gebe hier das Jahresgehalt an, das in drei Raten im Januar, Mai und September jeweils für die zurückliegenden vier Monate ausgezahlt wurde. Die angeführten Namen, die diese Liste für eine sozialstatistische Auswertung interessant machen, spare ich aus.

Leiter des Zolls war ein Oberzöllner mit 600 Rubel Gehalt, es folgte ein Zöllner mit 500 und zwei Unterzöllner mit je 400 Rubel. Diese vier bildeten das *Prisutstvie*, das leitende Kollegium des Hafenzolls, in dem die anstehenden Probleme nach dem „Generalreglement für die Kollegien“ von 1720, das in entsprechender Weise für alle staatlichen Behörden des Russischen Reiches galt, zu beraten und zu entscheiden waren.⁴⁷

Von den übrigen Angestellten erhielten der Dolmetscher und der Inspektor je 400 Rubel, der Kassierer sogar 500, der Hauptkontrolleur 300 Rubel. Weit geringer war die Bezahlung der übrigen Angestellten. Die 16 Kanzlisten erhielten zwi-

⁴² A.a.O., Nr. 341, Blatt 79 ff.

⁴³ A.a.O., Nr. 334, Blatt 53 f.

⁴⁴ A.a.O., Nr. 343, Blatt 111 ff., 218 (drei derartige Anträge).

⁴⁵ A.a.O., Nr. 342, Blatt 117 ff.

⁴⁶ Vgl. K. HELLER, Die Geld- und Kreditpolitik des Russischen Reiches in der Zeit der Assignaten (1768-1839/43), Wiesbaden 1983, vgl. Tabellen S. 348 ff.

⁴⁷ PSZ VI, S. 141 ff. (Nr. 3534 - Generalreglement oder Ustaw, nach dem die Staatskollegien und auch alle ihnen zugeordneten Kanzleien oder Kontore ... vorzugehen haben).

schen 100 und 200 Rubel, die zehn Unterkanzlisten zwischen 70 und 120 Rubel, die 13 Kopisten zwischen 30 und 70 Rubel. Das war das Verwaltungspersonal. Nun zu den im Außendienst Tätigen: Der Unterinspektor und der Kontrolleur erhielten je 250 Rubel, Stempelmeister, Waagmeister, Hafenmeister und einige andere mit speziellen Aufgaben betraute leitende Angestellte (insgesamt 22 Personen) hatten ein Gehalt zwischen 150 und 250 Rubel. Der *Oberbizucher* erhielt 100 Rubel, die 203 Zollaufseher zwischen 40 und 90 Rubel, wobei hinzuzufügen ist, daß die meisten Zollaufseher ihren Dienst ohne Bezahlung beginnen mußten, sie wurden, wie es in den Akten heißt *Sverch vakancii bez calovanija* eingestellt, mußten bei ihrer Vereidigung aber die Verpflichtung übernehmen, trotzdem Kopfsteuer und städtische Abgaben voll zu zahlen.⁴⁸ Sie erhielten erst dann Gehalt, wenn - wie wir heute sagen würden - eine Planstelle freigeworden war und sie nachrücken konnten. Diese Zollaufseher waren auf eine Einnahme besonderer Art angewiesen: Wenn sie Schmuggelware ermittelten, waren sie berechtigt, ein Viertel dieses Schmuggelgutes gegen Zollzahlung zu übernehmen, der Rest war öffentlich zu versteigern, vom Erlös dieser drei Viertel sollte ein weiteres Viertel unter den Angestellten des Zolls aufgeteilt werden; die restliche Hälfte war an das Hospital abzugeben. So war es im Seezollreglement festgelegt.⁴⁹

Wurden Zollbedienstete bei der Begünstigung von Schmuggel ertappt, hatte das in der Regel die sofortige Entlassung zur Folge, bei geringerer Schuld wurde ein Teil des Lohnes einbehalten. Im April 1761 wurde aus diesem Grund der Hafenmeister Filimov entlassen, zugleich erhielt der Aufseher Amberch eine Verwarnung, ein Monatsgehalt wurde einbehalten.⁵⁰

Die Bestimmung, daß festgestelltes Schmuggelgut dem diensthabenden Bediensteten zugute kommen sollte, wurde nicht konsequent angewandt. In der ersten Hälfte des 18. Jh.s hatten Ausländer, wenn sie beim Versuch des Schmuggelns ertappt wurden, nur doppelten Zoll zu zahlen, ihre Waren wurden nicht beschlagnahmt. Begründet wurde diese Praxis im entsprechenden Ukas vom 24. März 1743 damit, daß man die Handelstätigkeit von Ausländern nicht beeinträchtigen wolle.⁵¹ Diese Bestimmung wurde - wie das Aktenmaterial zeigt - in der Praxis durchaus angewandt. So gibt es aus dem Jahr 1746 die Anweisung an die Zollbehörden, die bei verschiedenen ausländischen Kaufleuten beschlagnahmten Waren nach Zahlung des doppelten Zolls auszuliefern.⁵² 1746 wurde versucht, des Nachts auf das lübische Schiff *De tree* („Die Treue“) zwei Säcke mit Weizen unter Umgehung des Zolls zu bringen. Das *Prisutstvie* des Zolls faßte den Beschluß, diese Säcke wiegen zu lassen und dann den Zoll zu fordern.⁵³ Diese Praxis wird auch nicht durch einen bekanntgewordenen Fall aus dem Jahre 1744 in Frage gestellt. In der

⁴⁸ CGIA, F. 138, op. 6, Nr. 339, Blatt 82 (3. Mai 1771).

⁴⁹ Seezollgesetz, Art. 85 (PSZ VIII, Nr. 5733, S. 442).

⁵⁰ CGIA, F. 138, op. 6, Nr. 36, Blatt 461; Nr. 334, Blatt 33 ff.

⁵¹ A.a.O., Nr. 18.

⁵² A.a.O., Nr. 21, Vorgang 145 (unpaginiert).

⁵³ A.a.O., Nr. 324, Blatt 348 ff.

Kajüte des lübischen Schiffes *dekjune Salamon* („Der kühne Salomon“) des Schiffers Jan Bauer waren 23 Dutzend Spielkarten gefunden und beschlagnahmt worden.⁵⁴ Hier war das bestehende generelle Einfuhrverbot ausschlaggebend.

Weiterhin gehörten zum Hafenzoll ein Unteroffizier mit einem Gehalt von 30 Rubel sowie zwölf Soldaten und vier Wächter mit je 24 Rubel Gehalt. Nicht erfaßt sind, wie schon erwähnt, die Träger, sowie die immer nur für die Sommersaison gedungenen Ruderer für die zolleigenen Boote. Diese Ruderer wurden - für die anderen Zollbediensteten läßt sich das nicht nachweisen - vom Zoll einheitlich eingekleidet; eine Uniform kostete, wie den Akten zu entnehmen ist, einschließlich Hose und Mütze, 1 Rubel 20 Kopeken.⁵⁵

Ausdrücklich erwähnt werden muß die Tatsache, daß ein Aufstieg selten war, er erfolgte meist nur in der Form, daß nach längerem Dienst ein höheres Gehalt gezahlt wurde. Der Übergang vom Kopisten zum Kanzlisten findet sich vereinzelt, als 1767 der *Oberbizucher* Ustinov wegen „unwürdigen Verhaltens (*pro dersosti*)“ entlassen wurde, erhielt der beim Zoll seit 1760 beschäftigte Zollaufseher Treušnikov das Amt - er wird als nüchtern (*Sostojanija trezvogo*) charakterisiert.⁵⁶ Ein Sonderfall ist der Antrag des *under-inspektor* Vasilij Kulešev vom 17. August 1777 auf Verleihung eines Offiziersranges (*ober aficirskim cinom*), weil dabei seine Laufbahn skizziert wird: Er stammt aus der Kaufmannschaft, ist 1758 als *kopist* beim Petersburger Hafenzoll eingetreten, 1764 wurde er *podkanceljarist*, seit 1766 ist er Unterinspektor und wurde am 20. April 1777 von der Zahlung der Kopfsteuer befreit. Der Antrag wurde vom *Prisutstvie* des Hafenzolls unterstützt.⁵⁷ Der Aufstieg vom Unterzöllner zum Zöllner war in der Regel mit einer Versetzung zu einer anderen Zollstation verbunden.

Es gibt aber auch andere Beispiele: Am 11. Mai 1777 wird im *Prisutstvie* des Hafenzolls der Beschluß gefaßt, den Aufseher Andrej Eroševskij, der bisher 100 Rubel Gehalt erhielt, wegen *schwacher Gesundheit* abzulösen; seine Stelle und sein Gehalt erhielt der Aufseher Miron Ivanov. Eroševskij wurde mit 60 Rubel Gehalt zu den Hafenmeistern versetzt.⁵⁸

Was ich hier geben konnte, ist nur ein kleiner Einblick in einen außerordentlich reichhaltigen Aktenbestand, der noch der systematischen Erschließung harret. Eine erste Durchsicht ermöglicht es, außer dem allgemeinen Überblick einige Forschungsaufgaben zu skizzieren, die aufgrund dieses Materials in Angriff genommen werden könnten, zugleich auch anzugeben, auf welche Fragen es keine Antwort bietet. Zur Handelsgeschichte - das war für mich seinerzeit der Ansatzpunkt, dieses Material einzusehen - finden sich nur gelegentliche Angaben, so fehlen beispielsweise Zollstatistiken, wenn man von den Angaben über die Zolleinnahmen absieht, die sich aus den Akten über die Weitergabe dieser Mittel an verschiedene

⁵⁴ A.a.O., Nr. 323, Vorgang Nr. 349 (unpaginiert).

⁵⁵ A.a.O., Nr. 342, Blatt 86, 100 f.; Nr. 343, Blatt 366 u.a.

⁵⁶ A.a.O., Nr. 334, Blatt 115 f.

⁵⁷ A.a.O., Nr. 346, Blatt 401 f.

⁵⁸ A.a.O., Blatt 87.

staatliche Institutionen annähernd errechnen ließen. Manche Angaben finden sich über die gehandelten Waren. Da werden - um hier ein Beispiel herauszugreifen, das den deutsch-russischen Handel der Zeit charakterisiert - 1724 insgesamt 780 Flaschen *El'bir* und 3095 *stekano* Lübecker Bier eingeführt.⁵⁹ Auch weiterhin gehörten Bier, Wein und *französischer Wodka*, also Cognac, zu den beliebtesten Importgütern.

Überraschend war für mich, daß diese Materialien des Hafenzolls viele Angaben zum Petersburger Binnenhandel bieten, so existieren beispielsweise für die Monate Mai bis Juli 1753 Verzeichnisse der den Ladogakanal passierenden Schiffe mit Angaben über Herkunft und Wert der Ladung.⁶⁰ Interessante Informationen bietet auch ein Ukas vom 20. Dezember 1764: Es wird eine Untersuchung angeordnet, da Bauern auf dem Weg nach Petersburg künstliche Hindernisse geschaffen hatten, indem sie an Stromschnellen Steine in den Fluß warfen. Ihr Ziel war es dabei, die Schiffer zu zwingen, sie gegen hohen Lohn für Hilfsarbeiten beim Transport zu dingen.⁶¹

Das russische Wort *Tamocnja* ist jedenfalls mit „Zoll und Akzise“ zu übersetzen. Große Bereiche des städtischen Handels waren nicht dem Magistrat, sondern den Zollinstitutionen unterstellt. Und so wurden die Zollbediensteten durch Unterschrift verpflichtet, darauf zu achten, daß feuergefährliche und giftige Stoffe nicht mehr von den Kaufleuten, sondern nur noch von Apothekern gehandelt wurden.⁶²

Was diese Quelle vor allem auszeichnet, ist der aufgrund der konsequenten chronologischen Ordnung und des komplexen Charakters des Materials mögliche Einblick in viele Details des Alltagslebens im Hafen, der Handelstätigkeit in der Stadt. Wichtige Angaben lassen sich zur Behördengeschichte finden, aussagekräftig ist das Material zu Fragen der Aktenführung und der Amtssprache jener Zeit. Und auch für sozialgeschichtliche Untersuchungen bieten sich vielseitige Ansatzpunkte.

⁵⁹ A.a.O., Nr. 2, Blatt 351 f., 356. *stekan* = *stakan* - Glas, Flasche.

⁶⁰ A.a.O., Nr. 27, Vorgänge 689, 725 f. (unpaginiert).

⁶¹ A.a.O., Nr. 31, nach Nr. 77 und nach Nr. 106 (unpaginiert); PSZ XVI, Nr. 12295, S. 1009 f.

⁶² CGIA, F. 38, op. 6, Nr. 11, Blatt 108, Unterschriften Blatt 109 ff.

Zur Entwicklung und Bedeutung von Korporationen der Schiffer und Bootsleute vom ausgehenden 15. bis zum beginnenden 17. Jh.¹

THOMAS BRÜCK

Die Hafen- und Seefahrtsgeschichte der Hansestädte an der Nord- und Ostseeküste wurde unter anderem durch die Herausbildung und Entwicklung von spezifischen Organisationsformen der Schiffer und Bootsleute geprägt.

Bis zum ausgehenden 15. Jh. waren die Schiffer zumeist Mitglieder der Kaufmannskorporationen² oder solcher religiöser Bruderschaften, wie zum Beispiel der St. Nikolausbruderschaft in Lübeck oder der St. Olavbruderschaft in Hamburg. In den zuletzt genannten Korporationen waren außerdem Kaufleute und Angehörige des Schiffsvolkes vertreten.³ Die Mitgliedschaft der Schiffer in den Vereinigungen der Kaufleute war Ausdruck der engen wirtschaftlichen Beziehungen von Handel und Schifffahrt sowie ein Zeichen für die Stellung der Schiffer als Seeleute und Vertreter der Kaufmannschaft. Karl-Friedrich Olechnowitz wies zum Beispiel auf die noch im 15. und 16. Jh. bestehenden fließenden Übergänge zwischen beiden Berufsgruppen hin.⁴ Angehörige des Schiffsvolkes, insbesondere die Vertreter spezialisierter Seefahrtsberufe, erhielten zu Beginn des 15. Jh.s Zugang zur Kompanie der Schwarzhäupter in Riga. Die Aufnahme von Schiffsluten in diese Korporation von Kaufgesellen resultierte aus der Tatsache, daß verschiedentlich

¹ Leicht geänderter und mit Anmerkungen versehener Vortrag, gehalten auf der 34. Jahrestagung der Hansischen Arbeitsgemeinschaft der Historiker-Gesellschaft der DDR am 28. September 1989.

² E. BAASCH, *Die Islandfahrt der Deutschen, namentlich der Hamburger vom 15. bis 17. Jahrhundert*, (Forschungen zur hamburgischen Handelsgeschichte, Bd. I), Hamburg 1889, S. 116 f.; J. BOLLAND, *Die Gesellschaft der Flandernfahrer in Hamburg während des 15. Jahrhunderts*, (Festschrift zum siebenzigsten Geburtstag Professor Dr. Heinrich REINCKES am 21. April 1951), in: ZVHG 41/1951, S. 164, 184 (Anlage C).

³ HUB XI, Nr. 576; LUB V, Nr. 644; P.E. HAASE, *Aus der Vergangenheit der Schiffergesellschaft in Lübeck. Festschrift zur Feier des fünfzehnhundertjährigen Bestehens*, Lübeck 1901, S. 1; vgl. auch W. VOGEL, *Geschichte der deutschen Seeschifffahrt*, Bd. 1, Berlin 1915, S. 462 f.; G. BRANDES, *Die geistlichen Bruderschaften in Hamburg während des Mittelalters*, in: ZVHG 34/1934, S. 108; W. WOYWODT, *Untersuchungen zur Geschichte der hansischen Seeleute vom 14. bis zum 16. Jh.*, Diss. phil. Berlin 1957 (Masch.), S. 146.

⁴ K.-F. OLECHNOWITZ, *Handel und Seeschifffahrt der späten Hanse*, (AbhHdlSozialG, Bd. VI), Weimar 1965, S. 52; Vgl. auch BAASCH, (wie Anm. 2), S. 117; BOLLAND, (wie Anm. 2), S. 164.

Besatzungsmitglieder neben ihrem Seefahrtsberuf im Auftrag von Kaufleuten und Schiffen Handel trieben und selbst geschäftlich tätig waren.⁵

Die Ursachen für die Entstehung berufsständischer Vertretungen der Schiffer und Bootsleute ergaben sich aus der zunehmenden Ausweitung und Intensivierung des Schiffsverkehrs beziehungsweise Seehandels seit dem 14. Jh. Dieser Prozeß war mit der Verselbständigung der Schifffahrt gegenüber dem Seehandel und der Auflösung der genossenschaftlichen Verhältnisse an Bord der Schiffe verbunden.⁶ Die äußeren Kennzeichen dieser Entwicklung waren die weitere Differenzierung unter den Angehörigen des Schiffsvolkes und die zunehmende Disziplinargewalt des Schiffers gegenüber den anderen Besatzungsmitgliedern.⁷

Ein weiterer Ausdruck der Veränderungen im Schifffahrtsbetrieb waren die zahlreichen Streitigkeiten, vor allem um Lohnforderungen, zumal die Seeleute in ihrer sozialen Stellung während des 14. und 15. Jh.s immer mehr benachteiligt wurden. So spiegeln die Klagen des deutschen Kaufmannes zu Brügge über die Meuterei und Desertion am Ende des 14. Jh.s⁸, wenn auch nur indirekt, die relative Verschlechterung der Lebenslage des Schiffsvolkes wider.⁹

Ogleich die Seeleute das Recht der Führung besaßen¹⁰, näherte sich ihre soziale und berufliche Stellung zunehmend der des Gesellen und 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 spezifische berufliche Fähigkeiten notwendig. Der Mangel an Seeleuten während des 15. Jh.s weist darauf hin, daß die Schiffsbesatzungen nicht mehr durch Angehörige der plebejischen Schichten der Städte oder durch die ländliche Bevölkerung, die oftmals über geringe oder keine seemännischen Erfahrungen verfügte, beliebig ergänzt werden konnten.¹¹ Dadurch war es den Besatzungsmitgliedern möglich, in diesem Jahrhundert zeitweilig die Verschlechterung ihrer sozialen La-

⁵ Schragen der Gilden und Aemter der Stadt Riga bis 1621, bearb. v. W. STIEDA; C. METTIG, Riga 1896, Nr. 110, Art. 5; vgl. V. NIITEMAA, Die undeutsche Frage in der Politik der livländischen Städte im Mittelalter, (Annales Academiae Scientiarum Fennicae, Reihe B, Bd. 64), Helsinki 1949, S. 64 Anm. 1; zur Kritik der Auffassung Niitemaas bezüglich der Bezeichnung *shipmans* vgl. F. BENNINGHOVEN, Rigas Entstehung und der frühhansische Kaufmann, (Nord- und osteuropäische Geschichtsstudien 3), Hamburg 1961, S. 97; zum Eigenhandel der Seeleute vgl. Th. BRÜCK, Der Eigenhandel hansischer Seeleute vom 15. bis 17. Jh., in: HGBll 111/1993, S. 25-41.

⁶ VOGEL, (wie Anm. 3), S. 441-443.

⁷ WOYWODT, (wie Anm. 3), S. 47-49; 62 f., 77.

⁸ HR I, 2, Nr. 119.

⁹ Th. 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, (AbhhHdlSozialG 29), Weimar 1994, S. 133 f.

¹⁰ Über die Bedeutung der Führung sowie die anderen Vergütungen für die Seeleute in der hansischen Frühzeit vgl. P. HEINSIUS, Das Schiff der hansischen Frühzeit, 2. verb. Aufl., Weimar 1986, (QDHansGesch, N.F., Bd. XII), S. 240-242; BRÜCK, (wie Anm. 5), S. 26-28.

¹¹ Vgl. HUB IV, Nr. 215; HUB VIII, Nr. 739; HR I, 1, Nr. 403; VOGEL, (wie Anm. 3), S. 445 f.

ge durch die Konkurrenz der Schiffer und Reeder untereinander infolge einer größeren Nachfrage nach Seeleuten auszugleichen.¹²

Seit der Wende vom 14. zum 15. Jh. wurden außerdem 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.¹³ Härtere Strafen fanden aber zumeist erst im Verlauf des 15. Jh.s in den Seerechtsregelungen der Hanse Berücksichtigung.¹⁴

Die sozialökonomischen Veränderungen, die sich im Verlauf des 14. und 15. Jh.s vollzogen, fanden ihre rechtliche Widerspiegelung in der hansischen Schiffsordnung von 1482. Ein derartiges Schiffsrecht war bereits seit längerem eine Forderung der hansischen Kaufleute und Schiffer. Mit diesem Seerecht wurde die zunehmende Abhängigkeit der Schiffer von ihren Reedern und den Kaufleuten sowie die weitere Unterordnung der anderen Besatzungsmitglieder unter die Befehlsgewalt der Schiffer festgeschrieben.¹⁵ Diese Festlegungen der Ordnung von 1482 waren gleichbedeutend mit der rechtlichen Anerkennung der Schiffer und Bootsleute als Angehörige selbständiger Berufsgruppen. Damit war die Voraussetzung geschaffen worden, daß sich vor allem die Schiffer in berufsständischen Vereinigungen zusammenschließen konnten, so um 1481 in Danzig, 1488/1489 in Stralsund und 1492 in Hamburg. An der Wende vom 15. zum 16. Jh. schlossen sich ebenfalls die Schiffer in Rostock und Wismar in Korporationen zusammen. Die Quellenausagen, welche die Existenz der Vereinigungen in beiden Städten zu diesem Zeitpunkt belegen können, sind jedoch sehr mangelhaft.

Bisher wurde die *societas* oder *fraternitas velificatorum*, die um 1350 in Wismar gegründet wurde¹⁶, als älteste Schiffervereinigung Norddeutschlands angesehen.¹⁷ Das Substantiv *velificatores* wurde unter anderem von Walter Vogel mit dem Wort „Schiffer“ und nicht mit „Segler“ übersetzt. Die Bruderschaften der Segler oder Seefahrer waren aber Kaufleutevereinigungen, denen wahrscheinlich auch Schiffer angehörten, so in Stargard, Stettin und Stendal.¹⁸ Im Jahre 1427 wird die Wismarer Korporation als *segelere kumpanie* in den Quellen erwähnt. Obgleich Friedrich Techen den Begriff der „Segler“ benutzte, kennzeichnete er, wie bereits vorher Dietrich Schröder, diese Vereinigung als eine Organisationsform der Schif-

¹² WOYWODT, (wie Anm. 3), S. 51-53.

¹³ HR I, 2, Nr. 156 § 23, Nr. 157.

¹⁴ VOGEL, (wie Anm. 3), S.440-441; WOYWODT, (wie Anm. 3), S. 63-74.

¹⁵ J. GOETZE, Der Anteil Lübecks an der Entwicklung des Seerechts, Teil I: Das Mittelalter bis 1530, in: ZVLGA 63/1983, S. 183-140; WOYWODT, (wie Anm. 3), S. 68-78; Vgl. HR III, 1, Nr. 367; bes. Art. 7, 10, 23 f.

¹⁶ MUB XIV, Nr. 8208, 8643. Beide Urkunden stammen aus den Jahren 1356 bzw. 1359.

¹⁷ VOGEL, (wie Anm. 3), S. 462; F. TECHEN, Geschichte der Seestadt Wismar, Wismar 1929, S. 86.

¹⁸ F. BOEHMER, Geschichte der Stadt Stargard in Pommern, Stargard 1903, S. 332; M. WEHRMANN, Geschichte der St. Jakobikirche in Stettin bis zur Reformation, in: BS 37/1887, S. 433; H. VON LOESCH, Die Stendaler Seefahrer, in: HGbl 12/1906, S. 338 f.

fer.¹⁹ Im Widerspruch zu dieser Annahme steht jedoch die Tatsache, daß mehrere Mitglieder der *Segler-Kumpanei* Ratsherren wurden. Im 15. Jh. war es der Mehrheit der Schiffer auf Grund ihrer Vermögensverhältnisse nicht mehr möglich, in die Oberschicht aufzusteigen. Außerdem erwarb die erwähnte Korporation um 1410 ein Gebäude, „das später als das Segler- oder Kaufleutehaus bezeichnet“ wurde.²⁰ Somit handelte es sich bei dieser Vereinigung um eine Kaufleutebruderschaft beziehungsweise -gesellschaft.

Das Vorhandensein der Schiffervereinigungen in Wismar und Rostock bis zur Mitte des 16. Jh.s 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) genannt wurden.²¹

Im Jahre 1497 wird erstmalig eine Korporation der Bootsleute in Lübeck erwähnt. Mit der Trennung der Bootsleute von der Nikolausbruderschaft entwickelte sich diese Korporation zu einer berufsständischen Vereinigung, in der seit spätestens 1505 die Schiffer dominierten.²² Aber nicht nur in den Hansestädten entstanden Schiffervereinigungen. Im Jahre 1495 wurde zum Beispiel die Clemensbruderschaft in Emden gegründet.²³

Die Schifferkorporationen waren zu Beginn ihrer Existenz Bruderschaften mit einer hauptsächlich religiösen Zielstellung. So bestimmten unter anderem die Statuten der Nikolausbruderschaft in Lübeck, der Annenbruderschaft in Hamburg, der Marienbruderschaft in Stralsund sowie der Clemensbruderschaft in Emden das Gebet und die Seelenmessen für die lebenden und verstorbenen Korporationsmitglieder. Weiterhin waren die Angehörigen der Bruderschaften für das Begräbnis der verstorbenen Brüder und Schwestern verantwortlich.²⁴

Zu den Aufgaben der Schifferkorporationen gehörte außerdem die Armenfürsorge. Sie war aber vor der Einführung der Reformation gering. Die soziale Fürsorge umfaßte entweder die Versorgung mit Almosen beziehungsweise Zuwendun-

¹⁹ F. TECHEN, Die wismarschen Unruhen im ersten Drittel des fünfzehnten Jh.s, in: *MJbb* 55/1890, S. 112, 119; DERS., (wie Anm. 15), S. 86; D. SCHRÖDER, *Papistisches Mecklenburg*, Bd. 2, Wismar 1741, S. 1754; Vgl. auch E. DAENELL, *Die Blütezeit der deutschen Hanse*, Bd. 2, Berlin 1905, S. 354; R. KLEIMINGER, *Das Graue Mönchenkloster in Wismar*, Wismar 1934, S. 57.

²⁰ TECHEN, (wie Anm. 17), S. 86; vgl. F. CRULL, *Die Ratslinie der Stadt Wismar*, (HGQ, Bd. II), Halle 1875. Ebenso vertritt Manfred Hamann die Auffassung, daß die Seglerkompanie in Wismar eine Kaufleutevereinigung war. Vgl. M. HAMANN, *Die mittelalterlichen Kaufmannskompanien der wendischen Städte im Gebiet der DDR*, (Masch.), 1953, Bibliothek des StA Ros, S. 64-71.

²¹ HAASE, (wie Anm. 3), S. 40.

²² A.a.O., S. 7 f.; G. LINDTKE, *Die Schiffergesellschaft zu Lübeck. Von Seefahrt, Wohlfahrt und Tradition*, 2. Aufl., Lübeck 1977, S. 31.

²³ B. HAGEDORN, *Betriebsformen und Einrichtungen des Emdener Seehandelsverkehrs in den letzten drei Jahrzehnten des 16. Jh.s*, in: *HGbl* 16/1910, S. 248.

²⁴ R. EBELING, *Das Statut der Stralsunder Schifferkompagnie*, in: *PJbb* 3/1902, S. 179-193; C. LORENZ, *Geschichte der Schiffer-Compagnie in Stralsund*, Stralsund 1882, S. 7-14; HAASE, (wie Anm. 3), S. 1, 5, 30-33; LINDTKE, (wie Anm. 22), S. 30; W. KRESSE, *Von armen Seefahrern und den Schifferalten zu Hamburg*, Hamburg 1981, S. 82-84; HAGEDORN, (wie Anm. 23), S. 248.

gen aus Stiftungen, Pröven²⁵, oder die Armen erhielten die Reste der Mahlzeiten von den Zusammenkünften der Bruderschaften.²⁶

Eine größere Bedeutung besaß die Pflege der Geselligkeit. Während der Zeit der Winterlage trafen sich im Januar beispielsweise die in Stralsund anwesenden Korporationsmitglieder der Marienbruderschaft zu ihren Versammlungen, den Högen. Die Statuten regelten das Verhalten der Bruderschaftsmitglieder auf diesen Zusammenkünften.²⁷

Die Schifferbruderschaften waren auf Zuwendungen ihrer Mitglieder angewiesen. Dazu gehörten die Eintrittsgelder, Mitgliedsbeiträge und Legate aus dem Nachlaß verstorbener Korporationsangehöriger. Eine weitere Einnahmequelle für die Schifferbruderschaften waren gelegentliche Spenden sowie Strafgeelder.²⁸

Die Einnahmen bildeten die materielle Grundlage für die religiöse und soziale Fürsorge sowie für die Pflege der Geselligkeit. Außerdem unterstützte die Stralsunder Schifferbruderschaft den Eigenhandel ihrer Mitglieder durch die Vergabe von Krediten. Darüber hinaus übernahm die St. Marienbruderschaft die Funktion einer Wechselbank. Die Schifferbrüder konnten fremde Währungen gegen Stralsunder Münze eintauschen, um dafür neue Waren zu erwerben.²⁹ Mit Bezug auf Lübeck besaß die Annenbruderschaft wahrscheinlich ebenfalls die Aufgabe einer Krediteinrichtung für den Eigenhandel der Bootsleute. Das Rentengeschäft diente nicht nur der Kapitalvergrößerung im Interesse der Korporation. Die Bruderschaft benutzte ihre Geldmittel auch für die Finanzierung von „Fracht- und Societätsgeschäften“, wobei die Schutzpatronin als Teilhaberin bezeichnet wurde.³⁰

Hinsichtlich ihrer Zusammensetzung wiesen die Schifferkorporationen Unterschiede auf. Als Mitglieder der Annenbruderschaft in Wismar, die während des 16. Jh.s bei den Franziskanern existierte, werden 18 Schiffer genannt. In der Nikolausbruderschaft waren an der Wende vom 15. zum 16. Jh. Kaufleute vertreten. Zu den Mitgliedern der Bruderschaften in Emden, Bremen, Hamburg und Stralsund zählten hingegen Bootsleute. Trotzdem bestimmten die Schiffer bereits durch ihr zahlenmäßiges Übergewicht den Charakter dieser Vereinigungen.³¹

Das Verhältnis zwischen der städtischen Obrigkeit und den Schifferbruderschaften belegen nicht zuletzt die Archivbestände der Stralsunder Schifferkompa-

²⁵ EBELING, (wie Anm. 24), S. 193; LINDTKE, (wie Anm. 22), S. 31.

²⁶ HAASE, (wie Anm. 3), S. 6.

²⁷ EBELING, (wie Anm. 24), S. 187 f., 192 f.; HAASE, (wie Anm. 3), S. 4 f., 33 f.; KRESSE, (wie Anm. 24), S. 84 f.

²⁸ EBELING, (wie Anm. 24), S. 186-188, 191, 193; Stralsunder Schifferkompanie: 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; HAASE, (wie Anm. 3), S. 32; KRESSE, (wie Anm. 24), S. 82-84.

²⁹ Stralsunder Schifferkompanie: Register der Schifferkompanie, Rep. Nr. 14; Inventarbuch der Schifferkompanie, Rep. Nr. 16.

³⁰ HAASE, (wie Anm. 3), S. 8; LINDTKE, (wie Anm. 22), S. 31; VOGEL, (wie Anm. 3), S. 464.

³¹ TECHEN, (wie Anm. 17), S. 77; HAASE, (wie Anm. 3), S. 3; HAGEDORN, (wie Anm. 23), S. 248; W. VON BIPPEN, Geschichte der Stadt Bremen, Bd. 2, Bremen 1898, S. 70; KRESSE, (wie Anm. 24), S. 81; EBELING, (wie Anm. 24), S. 185.

nie. So erhielt die St. Marienbruderschaft unter anderem von den Bürgermeister Stralsunds die Erlaubnis zum Bau eines eigenen Altargestühls in der Nikolaikirche, der Ratskirche der Stadt. Des weiteren bekamen die Bruderschaftsmitglieder für ihre erste nachweisbare Zusammenkunft, die um den 11. November 1488 stattfand, vom Ratsherrn Heinrich Buchow zwei Tonnen Seebier. Eine Tonne kauften sie dem Ratsherrn für 28 s sund. ab, die zweite Tonne schenkte er ihnen, damit sie *maria brodershopp yo be gynnen scholden*.³² Die städtische Obrigkeit unterstützte demnach die Gründung einer Schiffervereinigung, wobei sie den berufsbezogenen Charakter dieser Korporation nach Möglichkeit zu erhalten versuchte. Deshalb verpflichtete der Rat im Jahre 1502 die Alterleute und Schaffer, niemanden als *den seevarn man* in die Bruderschaft aufzunehmen. Zugleich untersagte die Obrigkeit jegliche Beratungen und Beschlüsse der Korporationsmitglieder, die sich gegen den Rat richten konnten.³³ Diese Bestimmungen verdeutlichen die sozialen und politischen Spannungen zwischen der Oberschicht einerseits sowie den Mittel- und den plebejischen Schichten andererseits im Vorfeld der innerstädtischen Auseinandersetzungen in Stralsund.³⁴

Obgleich die Beziehungen zwischen der städtischen Obrigkeit und der Bruderschaft sehr widersprüchlich waren, überwogen die Gegensätze in diesem Verhältnis nicht. So legten im Jahre 1509 die Schifferbrüder 65 rheinische Gulden auf den Altar der Stadt.³⁵ Darüber hinaus wurde die Haltung der Obrigkeit gegenüber der Marienbruderschaft nicht zuletzt durch die ökonomische Bedeutung des Schifferberufes für eine Handelsstadt wie Stralsund und durch die gehobene soziale Stellung vieler Schiffer beeinflusst. Von den mehr als 60 Mitgliedern, die 1534/1535 der Korporation angehörten, besaßen 31 ein Vermögen von mehr als 500 Mk. sund. Darunter befanden sich 17 Schiffer mit einem Vermögen von 1000 Mk. sund. und mehr. Der Schiffer Hans Karok verfügte mit 6000 Mk. sund. über ein Vermögen, das mit dem eines Gewandschneiders oder eines anderen Großkaufmannes durchaus vergleichbar war. Die gleiche Aussage trifft auf die Schiffer Tomas Dwars, Clawes Maske und Jakob Rolleke zu, die über ein Vermögen von jeweils 3600, 2750 und 3000 Mk. sund. verfügten. Von den übrigen Korporationsangehörigen besaßen 11 ein Vermögen, das zwischen 150 und 500 Mk. sund. lag. Sie waren in der Mehrzahl ebenfalls Schiffer, wenn auch sozial schlechter gestellt. Außerdem gehörten der Bruderschaft zwei Kaufgesellen an, die auf eigene Rechnung Handel trieben, ihr Vermögen betrug 200 beziehungsweise 600 Mk. sund. Die anderen Schifferbrüder waren entweder Angehörige des Schiffsvolkes oder übten Berufe aus, die zu Handel und Seefahrt in Beziehung standen.³⁶ Die aufgezeigten Beispiele machen die zunehmende Differenzierung

³² EBELING, (wie Anm. 24), S. 189 f.; Stralsunder Schifferkompanie, Inventarbuch der Schifferkompanie, Rep. Nr. 16.

³³ EBELING, (wie Anm. 24), S. 192.

³⁴ Geschichte der Stadt Stralsund, hg. v. H. EWE, 2. Aufl., Weimar 1985, S. 103-108.

³⁵ Stralsunder Schifferkompanie, Inventarbuch der Schifferkompanie, Rep. Nr. 16.

³⁶ BRÜCK, (wie Anm. 9), S. 51-55.

auch unter den Schiffen Stralsunds deutlich. Trotzdem versprach dieser Beruf weiterhin Aussicht auf eine gesicherte Existenz und Wohlstand.

Im Verlaufe der innerstädtischen Auseinandersetzungen, mit denen die Einführung der Reformation in vielen Städten verbunden war, unterstützten sowohl die Schiffer als auch die Bootsleute, zum Beispiel in Lübeck, Wismar, Rostock und Stralsund, die Durchsetzung der neuen Lehre.³⁷

In Stralsund unterhielt die Marienbruderschaft bereits längere Zeit Beziehungen zu den Franziskanern, deren Kloster „St. Johannis“ zum Versammlungsort der Bürgeropposition wurde.³⁸ Die Verbindung der Schifferbrüder zum Grauen Kloster trug möglicherweise auch dazu bei, daß die Angehörigen der Korporation mit den Forderungen der Bürgeropposition und reformatorischen Ideen in Berührung kamen.³⁹ Des weiteren gehörte eine Reihe von Stralsunder Schiffen zur mittleren und vermögenden Kaufmannschaft, die an der Spitze der Bürgeropposition stand. Darum ist zu vermuten, daß die Schiffer, wie die nichtpatrizischen Kaufleute, eine Beteiligung am Stadtregiment forderten und die Einführung der Reformation in der Stadt unterstützten.

Im Jahre 1525 stellten die Korporationsmitglieder die Bezahlung der Geistlichen, die am Altar der Bruderschaft Gottesdienst verrichteten, ein. 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 aber nicht das Festhalten am alten Glauben und den kirchlichen Bräuchen gewesen sein. Vielmehr wollte die Bruderschaft ihr Eigentum vor dem Zugriff Fremder bewahren.⁴⁰ Im Gegensatz dazu beteiligten sich die Bootsleute aktiv am Kirchen- und Klostersturm und an Unternehmungen von Stralsunder Einwohnern gegen den Oberkirchherrn Steinwer.⁴¹

Die Säkularisierung der Schifferbruderschaften infolge der Reformation stellte die Korporationsmitglieder, aber auch die Obrigkeit der Städte vor die Aufgabe, die Vereinigungen zu erhalten und den neuen Bedingungen anzupassen. Die religiöse Zielstellung trat in den Hintergrund, wogegen die Armenfürsorge und die

³⁷ W. JANNASCH, Reformationsgeschichte Lübecks vom Petersablaß bis zum Augsburger Reichstag 1515-1530, hg. v. Archiv der Hansestadt Lübeck, (Veröffentlichungen zur Geschichte der Hansestadt Lübeck, Bd. 16), Lübeck 1958, S. 267; G. KORELL, Jürgen Wullenwever, Sein sozialpolitisches Wirken in Lübeck und der Kampf mit den erstarkenden Mächten Nordeuropas, (AbhHdlSozialG, Bd. XIX), Weimar 1980, S. 43; J. SCHILDHAUER, Soziale, politische und religiöse Auseinandersetzungen in den Hansestädten Stralsund, Rostock und Wismar im ersten Drittel des 16. Jahrhunderts, (AbhHdlSozialG, Bd. II), Weimar 1959, S. 100, 147, 250.

³⁸ Stralsunder Schifferkompanie, Inventarbuch der Schifferkompanie, Rep. Nr. 16; SCHILDHAUER, (wie Anm. 37), S. 180.

³⁹ Vgl. auch WOYWODT, (wie Anm. 3), S. 111-115.

⁴⁰ Stralsunder Schifferkompanie, Inventarbuch der Schifferkompanie, Rep. Nr. 16; SCHILDHAUER, (wie Anm. 37), S. 180.

⁴¹ SCHILDHAUER, (wie Anm. 37), S. 180; Geschichte der Stadt Stralsund, (wie Anm. 34), S. 114-116.

Pflege der Geselligkeit weiterhin wichtige Aufgaben der Korporationen blieben. Der Schwerpunkt der Wirksamkeit verlagerte sich jedoch bis zum Beginn des 17. Jh.s auf Bereiche, die unmittelbar mit der Schifffahrt in Zusammenhang standen. Vor Einführung der Reformation waren dafür verschiedene Ansätze vorhanden. Die Stralsunder Schiffervereinigung erwarb, neben ihrer Aufgabe als Wechselbank und Krediteinrichtung, Teerkessel, die von den Mitgliedern beim Bau und der Instandhaltung ihrer Schiffe genutzt wurden. Außerdem setzte die Obrigkeit Stralsunds Schifferbrüder als Hauptleute ein. Im Jahre 1510 übernahmen sie die Leitung mehrerer Stralsunder Schiffe, welche Hering von Rügen in den städtischen Hafen holten. Die Schiffe wurden in zwei Gruppen zusammengefaßt, die jeweils unter dem Kommando eines *Hovetmans* standen.⁴²

Die neuen Aufgaben der nunmehr als „Schiffergesellschaften“ bezeichneten Korporationen resultierten aus den politischen und ökonomischen Wandlungen im Nord- und Ostseeraum seit dem 15. Jh. Die neue Situation in diesen Gebieten war vor allem durch den wirtschaftlichen und politischen Aufstieg der zentralisierten Staaten Nord- und Nordwesteuropas, die wachsende Konkurrenz der Holländer gegenüber der Hanse sowie durch den Kampf um die Vorherrschaft in der Ostseeregion gekennzeichnet.⁴³

Die Bestrebungen der einzelnen Hansestädte sowie der Städtegemeinschaft insgesamt, sich den veränderten Bedingungen anzupassen, wurden ebenfalls im Bereich der Schifffahrt deutlich. In diesem Zusammenhang verdeutlicht die Seerechtskodifikation von 1591/1614 die Aufgaben und die Bedeutung der Schiffergesellschaften im Rahmen der hansischen Konföderationspläne. In der endgültigen Ausfertigung von 1614 wurde die bereits längere Zeit geübte Praxis hervorgehoben, wonach die Alterleute der Schiffergesellschaften Streitfälle, die sich auf die Schifffahrt bezogen, schlichten mußten. Die Korporationen beziehungsweise ihre Alterleute entschieden weiterhin über die berufliche Eignung jener Angehörigen des Schiffsvolkes, die nicht in der betreffenden Stadt wohnten und auch nicht über einen *Paßport* verfügten. Diese Schriftstücke wurden von den Schiffern ausgestellt und waren der Nachweis über die von den Seeleuten an Bord geleistete Arbeit.

Die Alterleute waren nicht nur verpflichtet, den Seeleuten Pässe auszustellen. Die Schiffer hatten das Recht, einem Besatzungsmitglied den Paßport zu verweigern, wenn sich der betreffende Seemann *unbillich binnen Schepes bord edder sonst wo geholden hedde, dat he keines pasborths recht wäre*. Die Seeleute 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 Schiffergesellschaft mußten die Streitigkeiten schlichten und über die Ausfertigung des Dokuments befinden. Sofern das Urteil der Alterleute

⁴² Stralsunder Schifferkompanie, Inventarbuch der Schifferkompanie, Rep. Nr. 16; StAStral, „Schoßregister“ (Einnahmen und Ausgaben der Schoßherren), 1509-10, HS I/22.

⁴³ J. SCHILDHAUER; K. FRITZE; W. STARK, Die Hanse, 6. Aufl., Berlin 1985, S. 207-213; K.-P. ZOELLNER, Vom Strelasund zum Oslofjord. Untersuchungen zur Geschichte der Hanse und der Stadt Stralsund in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts, (AbhhHdlSozialG, Bd. XIV), Weimar 1974, S. 19-26.

von dem Schiffer und dem Seemann nicht anerkannt wurde, entschied die Obrigkeit.⁴⁴

Die Forderungen des Seerechts weisen einen deutlichen Bezug zu jenen Bestimmungen der hansischen „Konföderationsnoteln“ auf, die eine schärfere Kontrolle der plebejischen Schichten in den Städten zum Inhalt hatten. Hierbei bestand für die städtische Obrigkeit die Möglichkeit, die Schiffergesellschaften zur Verhinderung von Unruhen unter den Seeleuten einzusetzen.⁴⁵

Im Zusammenhang mit der Aufsichtsfunktion der Schifferkorporationen über das Schiffsvolk wird das Vorbild Lübecks besonders deutlich. Bereits vor dem Sommer 1530 schlossen der Rat und die Schiffer der Travestadt einen Vertrag. 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 Ratsensendeboten die in Lübeck bereits gültige Ordnung als hansische Seerechtsordnung.

Mit dem Vertrag erhielten die Schiffer unter anderem eine erweiterte Aufsichts- und Disziplinargewalt über die Seeleute, wobei die Schiffer diese Aufsicht im Auftrage des Rates erfüllten. Auf der Grundlage des Vertrages erfolgte zwischen 1530 und 1535 der Zusammenschluß der Schifferkorporation und der Bootsleutbruderschaft mit dem Ziel, eine umfassende Kontrolle des Schiffsvolkes im Interesse der Schiffer, der Kaufmannschaft und des Rates durch die Mitglieder der Schiffergesellschaft zu verwirklichen.⁴⁶ Darüber hinaus bemühte sich der Lübecker Rat, die Aufsicht über alle an der Schifffahrt beteiligten Personengruppen zu verstärken, zumal ebenfalls die Schiffer verpflichtet waren, ihre Treue gegenüber dem Rat und der Stadt durch Zeugnisse nachzuweisen.⁴⁷ Des weiteren erließ der Rat der Travestadt im Jahre 1542 eine Verordnung, welche die Beziehungen zwischen den Kaufleuten, Schiffern und dem Schiffsvolk regeln sollte. Der Artikel 39 dieser Verordnung legte fest, daß der Name jedes Angehörigen der Schiffsmannschaften, *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.*⁴⁸ Die Schiffsordnung Bremens aus dem Jahre 1575, die von der dortigen Schifferkorporation *auf Veranlassung der Schiffsreeder und mit Zustimmung der Vorsteher des 'Hauses Seefahrt'*

⁴⁴ PRLU III, S. 452 f.; StAStral, Hanseatisches Seerecht oder Ordnung der Ehrbaren Hansestädte betreffend die Schifffahrt, 1591, HS 31/25, Art. XVIII und XIX; vgl. K. WOLTER, Die Schifffrechte der Hansestädte Lübeck und Hamburg und die Entwicklung des hansischen Seerechts - unter besonderer Berücksichtigung der rechtlichen Bestimmungen über Reisenotlagen und Schiffskollisionen, Diss. phil. Hamburg 1975, S. 73, 84; WOYWODT, (wie Anm. 3), S. 121.

⁴⁵ ZOELLNER, (wie Anm. 43), S. 32 f.

⁴⁶ GOETZE, (wie Anm. 15), S. 141-143; HAASE, (wie Anm. 3), S. 7; LINDTKE, (wie Anm. 22), S. 31; WOYWODT, (wie Anm. 3), S. 117 f.; Zur Problematik des Zusammenschlusses beider Korporationen vgl. auch: VOGEL, (wie Anm. 3), S. 464; G. FINK, Die Wandlung der Lübecker Schiffergesellschaft mit dem Kauf ihres Hauses im Jahre 1535, Lübeck 1935, sowie M. ZMYSLONY, Die Bruderschaften in Lübeck bis zur Reformation, (Beiträge zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Bd. 6), Kiel 1977, S. 91-93.

⁴⁷ GOETZE, (wie Anm. 15), S. 142 f.

⁴⁸ HAASE, (wie Anm. 3), S. 18 f., Anlage 9.

erarbeitet sowie vom Rat am 22. März 1575 bestätigt wurde, enthält eine Bestimmung gleichen Inhalts. So ließ man die Namen jener Angehörigen des Schiffsvolkes, welche die Ordnung nicht einhielten, im „Haus Seefahrt“ öffentlich aushängen. Diese Seeleute durften von keinem Schiffer angeheuert werden.⁴⁹

Die Festlegungen des hansischen Seerechts von 1591/1614 verdeutlichen aber nicht nur die völlige Unterordnung der Schiffsmannschaften unter die Befehlsgewalt der Schiffer und das Bemühen um eine umfassende Kontrolle der Besatzungsmitglieder. Aufgrund der wachsenden Anforderungen im Seeverkehr wurde es zugleich notwendig, daß die Seeleute eine schriftliche Bestätigung ihrer beruflichen Fähigkeiten erhielten.⁵⁰

Das hansische Seerecht von 1591/1614 und die darin beschriebene Funktion der Schiffergesellschaften waren unter anderem Ausdruck für das Bestreben, die Hanse zu festigen. Obgleich diese Bemühungen scheiterten, erfüllten die Schifferkorporationen die genannten Aufgaben weiterhin im Hinblick auf den städtischen Seeverkehr. Spätestens seit den achtziger Jahren des 16. Jh.s übernahmen die Schiffergesellschaften die Schlichtung von Streitfällen. Für die Tätigkeit der Alterleute der Stralsunder und Lübecker Schiffervereinigung war außerdem kennzeichnend, daß sie vom Rat beauftragt wurden, als Sachverständige den Zustand von Schiffen zu beurteilen. Darüber hinaus mußten die Alterleute in Lübeck im Auftrage des Rates Einschätzungen vornehmen, die sich auf Vorfälle wie Havarien und Meuteerien bezogen.⁵¹

Derartige Aufgaben sind für die Schiffergesellschaft in Hamburg nicht belegbar. Die Alterleute der Hamburger Schifferkorporation wurden erst mit der Gründung der Admiralität stärker in die Verwaltungsarbeit einbezogen. Ebenso fehlen für das „Amt der Schiffergesellschaft“ in Wismar bisher entsprechende Quellenangaben.⁵²

Zu den Verpflichtungen der Schiffergesellschaften gehörten außerdem die Armenfürsorge und die Schiffswacht. In bezug auf die soziale Fürsorge erfüllten die Armenstiftungen in Bremen, Hamburg, Lübeck und Stralsund eine wichtige Funktion im Rahmen der städtischen Armenfürsorge. Hauptsächlich konzentrierte sich die Fürsorge auf die Schiffer und die anderen Seeleute.⁵³ Die Bedeutung für die

⁴⁹ D. KOHL, Das Haus Seefahrt in Bremen, in: HGbl 18/1912, S. 35 f.; J.G. KOHL, Das Haus Seefahrt zu Bremen, Bremen 1862, S. 64-74.

⁵⁰ WOYWODT, (wie Anm. 3), S. 82 f.

⁵¹ StAStral, Protokolle des Kammergerichts, 1567-1581, Rep. 3, Nr. 1545, fol. 308 f.; 1585-1590, Rep. 3, Nr. 1548, fol. 5-7, 10-13, 18, 265 f., 295; 1590-1596, Rep. 3, Nr. 1549, fol. 212; 1595-1598, Rep. 3, Nr. 1550, fol. 140, 217 f.; Klage des Kaufmanns Andreas Wendtlandt gegen den Schiffer Marx Hamel wegen einer Fahrt ohne Steuermann und Lotsen nach Norwegen, Einbehaltung von Lotsgeldern 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; LINDTKE, (wie Anm. 22), S. 48; W. STIEDA, Die Schiffergesellschaft in Rostock, in: MJbb 59/1894, S. 115-117.

⁵² KRESSE, (wie Anm. 24), S. 33; TECHEN, (wie Anm. 17), S. 86; OLECHNOWITZ, (wie Anm. 4), S. 36-41.

⁵³ Darüber hinaus konnten die Kaufleute in Bremen und zeitweilig in Hamburg die soziale Fürsorge der Schifferarmenstiftungen, die in beiden Städten existierten, in Anspruch nehmen. Vgl. J.G. KOHL, (wie Anm. 49), S. 15 f.; KRESSE, (wie Anm. 24), S. 21-28.

Armenfürsorge in der Stadt wird unter anderem darin deutlich, daß die Schifferarmenstiftungen in Bremen und Hamburg von Kaufleuten und Schiffen, aber auch, wie in Hamburg, von Ratsherren verwaltet wurden.⁵⁴ Der Stralsunder Rat regelte mit der Ordnung von 1624, welche die Schifferkompanie erhielt⁵⁵, zugleich die Verwendung der Armengelder, die von der Korporation gesammelt wurden.⁵⁶ Der Vergleich von 1681 zwischen dem Rat und der Kaufmannschaft Stralsunds einerseits sowie den Schiffen andererseits enthielt die Bestimmung, daß die Schiffer die Armengelder mit Wissen der Reeder *den Gottes Häusern und denen so die Inspection darüber tragen, auszuliefern schuldig und verbunden seyn* sollten.⁵⁷

In einem Schreiben an den König von Schweden vom 16. Oktober 1681 begründeten Rat und Kaufmannschaft Stralsunds diese Festlegung mit der Tatsache, daß die Armengelder auf den Schiffen der Kaufleute erhoben wurden. Außerdem sollte mit dieser Anweisung verhindert werden, daß die Schifferbrüder die Armengelder ohne Aufsicht der Reeder selbst verwalteten und gleichzeitig für andere Zwecke benutzten.⁵⁸ Diese Aussage entsprach durchaus den Realitäten, zumal die Schiffer diese Gelder, die auf den Fahrzeugen in besonderen Büchsen gesammelt wurden⁵⁹, für die Reparatur des 1635 erworbenen Armenhauses, die Instandhaltung der genannten Armenbüchsen und für Darlehen verwandten. Trotzdem diente der Gebrauch der Gelder, wenn auch indirekt, der Armenfürsorge, und die Zinsen aus den Darlehen kamen ebenfalls Bedürftigen zugute.⁶⁰

Andererseits vermittelt das Streben der Reeder nach einer Aufsicht über die Verwendung der gesammelten Straf- und Gottesgelder einen Eindruck von dem Bemühen, die Tätigkeit der Schiffer in zunehmendem Maße zu kontrollieren sowie von der großen Bedeutung der Schifferkorporationen für die soziale Fürsorge in der Stadt. Von 1627 bis 1648 bewegten sich zum Beispiel die jährlichen Ausgaben der Stralsunder Schifferarmenstiftung zwischen 149 Mk. und 8 s sund. und 1.860 Mk. und 12 s sund.⁶¹ Mit einem Teil dieser Beiträge wurden unter anderem Ar-

⁵⁴ D. KOHL, (wie Anm. 49), S. 4 f., 29; KRESSE, (wie Anm. 24), S. 18-29, 47-52, 91-100.

⁵⁵ T. WOLTER, Denckwürdigkeiten der Löblichen Schiffer-Compagnie/ Oder sogenannte Stiftung und Ordnungen/ Von den Alterleuten, Schaffern, Pfandt- und Wacht-Herren, Schreiber, Bothen ..., Stralsund 1699 (Reprint der Originalausgabe, hg. v. J. FISCHER; F. HENLEIN; E. KLÜSENER, Leipzig 1987), fol. F2b-G2b.

⁵⁶ A.a.O., fol. G1a/b.

⁵⁷ A.a.O., fol. H3a.

⁵⁸ Stralsunder Schifferkompanie, Handel und Schifffahrt, 1637-1870, Rep. Nr. 277.

⁵⁹ Stralsunder Schifferkompanie, Armenregister der Schifferkompanie, 1496-1637, Rep. Nr. 197; Armenregister der Schifferkompanie, 1642-1686, Rep. Nr. 199; StAStral, HS 31/25, Art. XXV; WOYWODT, (wie Anm. 3), S. 127.

⁶⁰ StAStral, Stadtbuch, 1624 Okt. 9-1649 Dez. 5, HS I/14, fol. 109b-110a; Stralsunder Schifferkompanie, Armenregister der Marienbruderschaft, 1496-1641, Rep. Nr. 13; Register der Schifferkompanie, 1673-1761, Rep. Nr. 14; Armenregister der Schifferkompanie, Rep. Nr. 197; Armenregister der Schifferkompanie, Rep. Nr. 199; BRÜCK, (wie Anm. 9), S. 94, 107-109.

⁶¹ BRÜCK, (wie Anm. 9), S. 103 f.

menhäuser in der Stadt regelmäßig unterstützt⁶² und Auswärtigen mit gelegentlichen Spenden geholfen.

Hinsichtlich der Schiffswacht, die in den Wintermonaten von den Schiffern und Bootsleuten im Hafengebiet gegangen werden mußte, treten wiederum die Schiffervereinigungen in Lübeck und Stralsund hervor.⁶³

In der Stadt am Strelasund erweiterte der Rat zu Beginn des 17. Jh.s 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. 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.⁶⁴

Gemäß der Schiffswachtordnung hatten im Winter täglich vier Personen die Wache während der Nachtstunden zu übernehmen. An der Schiffswacht sollten zwei 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 Mans gnug* wäre. Die Schiffer als Wachtherren und ihre Gehilfen durften nach 22.00 Uhr keine Wirtschaftshäuser mehr aufsuchen. Des weiteren sollten die Schiffer und Bootsleute die Wache nüchtern beginnen und versehen. Für die Entlohnung der an der Wacht Beteiligten waren die Alterleute verantwortlich. Sie mußten jährlich zwei Mitglieder der Korporation benennen, die von den Schiffern das Wachtgeld empfangen. 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.⁶⁵ Über Einnahmen und Ausgaben der Wachtgelder mußten die Alterleute Buch führen lassen. Das Wachtgeld verwandte die Korporation für die Bezahlung jener Seeleute, die an der Schiffswache beteiligt waren.⁶⁶

Die Schiffswachtordnung enthielt weiterhin Strafbestimmungen für jeden Schiffer und 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*. So sollten die Wachtherren und ihre Helfer, wenn sie sich einer mangelhaften Wacht schuldig gemacht hatten, *nicht an ihren gütern, sondern*

⁶² A.a.O., S. 104. Zur Armenfürsorge in anderen Städten vgl. auch: HAASE, (wie Anm. 3), S. 12 f., 58; D. KOHL, (wie Anm. 49), S. 4 f., 29; STIEDA, (wie Anm. 51), S. 90; HAGEDORN, (wie Anm. 23), S. 249 f., 519.

⁶³ HAASE, (wie Anm. 3), S. 23 f., Anlage 16; LINDTKE, (wie Anm. 22), S. 48 f.

⁶⁴ Stralsunder Schifferkompanie, Rechnungsbelege zu Ausgaben der Schifferkompanie und der Schifferarmenstiftung, 1600-1640, Rep. Nr. 141; Schiffswachtgeldrechnungen, 1615-1692, Rep. Nr. 269; Schiffswachtordnung (mit Auszügen), verm. 17. Jh.; 1742, 1747; Rep. Nr. 271. Eine spätere Fassung der Schiffswachtordnung ist abgedruckt bei WOLTER, (wie Anm. 55), fol. E3b-F1a.

⁶⁵ An den Aufwendungen für die Schiffswacht hatten sich nicht nur die Schiffer, sondern auch die Reeder der Schiffe zu beteiligen.

⁶⁶ Stralsunder Schifferkompanie, Schiffswachtordnung, Rep. Nr. 271 §§ 1-3, 5.

am leibe gestraffet werden. 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 Mitglied des Schiffsvolkes der Bestrafung durch die Alterleute widersetzte.⁶⁷

In Bremen beteiligte sich das „Haus Seefahrt“ am Ausbau und der zeitweiligen Verwaltung des Hafens von Vegesack.⁶⁸

Mit Bezug auf die Schiffergesellschaften in Hamburg und Lübeck muß ein weiteres Tätigkeitsmerkmal hervorgehoben werden. Diese Vereinigungen verfolgten unter anderem das Ziel, Seeleute, die auf ihren Fahrten nach Spanien und Portugal von Seeräubern überfallen und als Sklaven verkauft wurden, freizukaufen. Im Jahre 1622 gründete die Schifferkorporation in Hamburg eine eigene Sklavenkasse, die *Cassa der Stück von Achten*. In Lübeck entstand die Sklavenkasse 1629. An ihrer Gründung beteiligte sich ebenfalls die Schiffervereinigung. Die Alterleute der Korporation übernahmen gemeinsam mit dem Rat und Vertretern der Kaufmannschaft die Aufsicht über den Fonds sowie dessen Verwaltung.⁶⁹

Die Wirksamkeit der Schiffergesellschaften ging somit 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.⁷⁰ Andererseits wurden die Aufgaben auch in der Seefahrt zunehmend umfangreicher und komplizierter.⁷¹ Aus diesem Grunde benötigte die städtische Obrigkeit ein Gremium, das sie bei der Verwaltung und Kontrolle in Seefahrtsangelegenheiten unterstützte.

In diesem Zusammenhang verstärkte die Obrigkeit verschiedener Städte im Verlauf des 16. und 17. Jh.s die Aufsicht über die Schiffergesellschaften. Sie bestätigte nicht nur Ordnungen, welche die Schifferkorporationen betrafen, sondern behielt sich zugleich die Änderung der betreffenden statuarischen Bestimmungen vor.⁷²

Die Aufsicht über die Schifferkorporationen resultierte, wie in Rostock und Stralsund, aus den politischen und sozialen Gegensätzen, die zwischen der herrschenden Oberschicht sowie der Bürgeropposition und den plebejischen Schichten bestanden und in den innerstädtischen Auseinandersetzungen kulminierten.

Der Rostocker Oberschicht gelang es 1566, die Erhebung der innerstädtischen Opposition mit Hilfe der Herzöge von Mecklenburg niederzuschlagen. Die Herzö-

⁶⁷ A.a.O., §§ 4, 6.

⁶⁸ H. SCHWARZWÄLDER, *Geschichte der Freien Hansestadt Bremen*, Bd. 1: Von den Anfängen bis zur Franzosenzeit (1810), Bremen 1975, S. 300.

⁶⁹ KRESSE, (wie Anm. 24), S. 38-40; LINDTKE, (wie Anm. 22), S. 76 f.; C.F. WEHRMANN, *Geschichte der Sklavenkasse*, in: ZVLGA 4/1884, S. 159-166.

⁷⁰ R. POSTEL, *Zur Entwicklung der hansestädtischen Hafen- und Schiffsverkehrsverwaltung*, in: *See- und Flußhäfen vom Hochmittelalter bis zur Industrialisierung*, (Städteforschung A/24), hg. v. H. STOOB, Köln-Wien 1986, S. 222.

⁷¹ Vgl. ebd.

⁷² HAASE, (wie Anm. 3), S. 56-60; D. KOHL, (wie Anm. 49), S.2 f., 28, 35; KRESSE, (wie Anm. 24), S. 91-93; LINDTKE, (wie Anm. 22), S. 46; Vgl. HAGEDORN, (wie Anm. 23), S. 249.

ge nutzten diese Gelegenheit und begannen, die Stadt ihrer Landesherrschaft zu unterwerfen. Zugleich zwangen sie den Rat, einer Demokratisierung der Stadtverfassung zuzustimmen, um so weitere innerstädtische Konflikte zu verhindern. In dieser Situation legte die Schifferkorporation dem Rat ihre Satzungen zur Bestätigung vor.⁷³

Die Bestimmungen wurden aber erst 1576 durch den Rat bestätigt und außerdem mit zahlreichen Änderungen versehen. Die Ursache für diesen Zeitverzug war vor allem die Auseinandersetzung Rostocks mit den mecklenburgischen Herzögen zwischen 1566 und 1573. Der Rat versuchte in dieser Zeit, 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.⁷⁴

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 weiterhin, seine Position gegenüber den bürgerlichen Mittelschichten und den plebejischen Schichten zu festigen. Diese Zielstellung widerspiegeln auch die Satzungen, welche die Schiffergesellschaft 1576 vom Rat erhielt. Die Ordnung enthält 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 verletzt edder verkortet, ock ahn erem güden namen nicht ahngerepen werden sollte by pene unnd straffe, de darop geborrth*.⁷⁵

Die Stralsunder Schiffervereinigung erhielt am 2. Januar 1624 eine Ordnung, deren rechtliche Grundlage der Bürgervertrag von 1616 darstellte. Der Bürgervertrag wurde im Ergebnis der innerstädtischen Auseinandersetzungen, von denen Stralsund zu Beginn des 17. Jh.s erfaßt worden war, abgeschlossen. Mit Hilfe des Vertrages wurde es möglich, die wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse in Stralsund auf eine geordnete rechtliche Grundlage zu stellen.⁷⁶

An den innerstädtischen Auseinandersetzungen waren ebenfalls die Mitglieder der Schifferkorporation beteiligt. Im Jahre 1612, zu Beginn der Kämpfe, beschwerten sich die Schifferbrüder beim Rat über eine mangelhafte Befrachtung ihrer Fahrzeuge. Daraufhin erteilte der Rat den Korporationsmitgliedern das Privileg, wonach zuerst alle Stralsunder Schiffe, die im Hafen lagen, und anschließend die

⁷³ K.-F. 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. 123-141; STIEDA, (wie Anm. 51), S. 88.

⁷⁴ OLECHNOWITZ, (wie Anm. 73), S. 141 f.; STIEDA, (wie Anm. 51), S. 88.

⁷⁵ OLECHNOWITZ, (wie Anm. 73), S. 142 f.; STIEDA, (wie Anm. 51), S. 112, 117, Anm. 2.

⁷⁶ H. LANGER, Stralsund 1600-1630. Eine Hansestadt in der Krise und im europäischen Konflikt, (AbhhHdlSozialG, Bd. IX), Weimar 1970, S. 210, 216.

fremden Fahrzeuge befrachtet werden sollten. Die Schifferbrüder nutzten somit die Oppositionsbewegung gegen den Rat sowie die Kraft und Bedeutung ihrer Gemeinschaft, um wichtige berufliche Interessen durchzusetzen.

Jedoch zählte nur ein Teil der Schifferbrüder zu den gemäßigten Kräften der Bürgeropposition. Vielmehr gehörten auch Schiffer, neben Kaufleuten, Gewandschneidern, Brauern und Krämern, zu den *Zunft-* oder *Companieverwandten*, die am 1. Februar 1615, unter dem Eindruck der radikaler werdenden Bürgeropposition, vor dem Herzog Philipp Julius von Pommern-Wolgast gegen eine Beeinflussung der städtischen Politik durch die Handwerkerzünfte auftraten und sich damit, direkt oder indirekt, auf die Seite der konservativen Kräfte, der Gegner des Bürgervertrages, stellten. Damit weist die Schiffervereinigung Parallelen zur Brauerkompanie auf, deren Mitglieder ebenso eine unterschiedliche Haltung im Verlauf der Auseinandersetzungen erkennen ließen.⁷⁷

Nach Abschluß des Bürgervertrages festigte sich die Stellung des Rates in der Stadt. Die Oberschicht nutzte dafür auch die Forderung des Bürgervertrages, die verschiedenen Bereiche des städtischen Lebens mit Hilfe von Verordnungen zu regeln. Somit kamen die statuarischen Bestimmungen der Schiffergesellschaft unter maßgeblicher Redaktion des Rates zustande, andererseits wird die Mitwirkung der Schifferbrüder an der Entstehung der Ordnung vom 2. Januar 1624 deutlich.

Mit der neuen Ordnung untersagte der Rat jegliche Zusammenkünfte der Schifferbrüder und ihrer Angehörigen, *so wieder dem Rath und dieser guten Stadt läufft, bey Verliehrung aller ihrer Gerechtigkeit*. Außerdem hob der Rat sein alleiniges Recht hervor, die Bestimmungen der Ordnung zu verändern.⁷⁸

Die genannten Festlegungen spiegeln unter anderem die Tatsache wider, daß nach Abschluß des Bürgervertrages die politischen und sozialen Gegensätze in der Stadt weiterhin bestanden. Von diesem Spannungsverhältnis war gleichfalls die Schiffergesellschaft betroffen.⁷⁹

Eine engere Bindung der Schiffergesellschaften an die städtische Obrigkeit war andererseits notwendig, damit die Korporationen die neuen Aufgaben, die sie als Gremien der Räte übernahmen, erfüllen konnten. Des weiteren enthielten die Ordnungen der Schiffergesellschaften Bestimmungen, die für die Korporation beziehungsweise für ihre Mitglieder von großer Bedeutung waren. Solche Festlegungen betrafen neben der sozialen Fürsorge auch die Schiffswacht und die Einhaltung der Hafensordnung. Hinzu kamen Verfügungen, die den Schutz der einheimischen Schiffer vor der Konkurrenz Fremder gewährleisten sollten. Damit im Zusammenhang stand das Vorrecht der Schiffer, ihre Fahrzeuge vor den auswärtigen Schiffen befrachten zu lassen. Derartige Bestimmungen wurden ebenfalls von den Schiffern in Bremen vor dem Hintergrund innerstädtischer Auseinandersetzungen von der

⁷⁷ WOLTER, (wie Anm. 55), fol. F1b-F2a; LANGER, (wie Anm. 76), S. 107, 200-202, 207; vgl. Stralsunder Schifferkompanie, Bau- und Reparaturarbeiten am Hause der Schifferkompanie in der Semlowerstraße, 1616-1799, Rep. Nr. 209.

⁷⁸ WOLTER, (wie Anm. 55), fol. G2a/b.

⁷⁹ Geschichte der Stadt Stralsund, (wie Anm. 34), S. 155; BRÜCK, (wie Anm. 9), S. 76 f.; LANGER, (wie Anm. 76), S. 212-214.

Obrigkeit erzwungen.⁸⁰ Eine Bestätigung durch den betreffenden Rat bedeutete deshalb eine Sicherheit für die Einhaltung der Ordnungen, obgleich die ökonomischen Interessen der Schiffer, wie zum Beispiel in Rostock, in sehr unterschiedlichem Maße von der städtischen Obrigkeit berücksichtigt wurden.

Die Statuten der Rostocker Schiffergesellschaft von 1566 enthielten zum Beispiel Anordnungen, wie das Verbot der Schifffahrt durch Warnemünder Fischer und die Festlegung, daß keine Schiffe in Warnemünde be- oder entladen werden sollten. Diese und andere Forderungen waren aber in der Ordnung von 1576 nicht enthalten. Dadurch wurden die Bemühungen der Schiffer Rostocks, die Konkurrenz der Warnemünder Fischer zu unterbinden, längere Zeit behindert. Erst zu Beginn des 17. Jh.s konnten die Streitigkeiten zwischen beiden Berufsgruppen weitgehend zugunsten der Schiffer beendet werden. Im Jahre 1606 wollten die meisten Fischer den Forderungen des Rates beziehungsweise der Schiffer Rostocks nachgeben und in die Stadt ziehen, um von dort aus die Schifffahrt als Gewerbe weiterhin betreiben zu können. Ein Teil der Fischer verblieb jedoch in Warnemünde und erhielt 1622 vom Rat unter bestimmten Bedingungen wiederum das Recht, Schifffahrt zu betreiben. Zu den Bedingungen gehörten die Gewährleistung von Fährverkehr und Fischfang von Warnemünde aus, die Beteiligung an der Freihaltung des Fahrwassers sowie die Bergung von Schiffbrüchigen und Strandgut.⁸¹

Im Zusammenhang mit den veränderten Aufgaben der Schifferkorporationen steht ebenfalls die Annäherung der Bootsleutevereinigung in Bremen, die seit der Mitte des 16. Jh.s bestand, an das „Haus Seefahrt“ beziehungsweise die dortige Schiffergesellschaft.

Zu den Aufgaben der Bootsleutebruderschaft gehörte nicht nur die soziale Fürsorge für ihre Mitglieder. Sie unterstützte unter anderem den Eigenhandel der Besatzungsmitglieder durch die Vergabe sogenannter „Bodmereidarlehen“.⁸²

Dietch Kohl vermutete, daß diese „Bodmereigelder“ von jenen Angehörigen des Schiffsvolkes aufgenommen wurden, die über Schiffsparten verfügten.⁸³ Es ist jedoch unwahrscheinlich, daß Angehörige der Besatzungen in größerer Zahl Partebesitzer waren. Vielmehr werden die Darlehen, welche von den Seeleuten *uppat eventur van der see* genommen wurden, Beträge gewesen sein, mit denen sie den Ankauf von Waren für den eigenen Handel finanzieren konnten. Sofern ein Korporationsangehöriger Geld von der Vereinigung borgte, war er verpflichtet, ein Mitglied der Bruderschaft als Bürgen zu stellen. Ein Teil der Gewinne wurde zu-

⁸⁰ WOLTER, (wie Anm. 55), fol. F2b, F3b, G1a-G2b; D. KOHL, (wie Anm. 49), S. 38 f.

⁸¹ W. STIEDA, Das Schonenfahrgelag in Rostock, in: HGBll 1890-1891, S. 149; DERS., (wie Anm. 51), S. 90-94; K. KOPPMANN, Die Beschränkungen der Warnemünder in Bezug auf Handel, Schiffbau und Schifffahrt, in: Rostocker Beiträge, 3,2/1900, S. 50-66; Mit Bezug auf die Stellung Warnemünder im 16. Jh. vgl. auch die, allerdings nicht sehr überzeugende, Argumentation von K. BAUMGARTEN, Warnemünde - nur ein altes Fischerdorf?, in: Stier und Greif. Blätter zur Kultur- und Landesgeschichte in Mecklenburg-Vorpommern, Schwerin 1991, S. 78-81.

⁸² D. KOHL, (wie Anm. 49), S. 33 f.; J.G. KOHL, (wie Anm. 49), S. 75-78, 82-87.

⁸³ D. KOHL, (wie Anm. 49), S. 34.

sammen mit den Darlehen von den Bootsleuten an die Korporation zurückgezahlt.⁸⁴

Der Begriff „Bodmereigeld“ kann in diesem Zusammenhang nicht nur mit seiner ursprünglichen Bedeutung erklärt werden. Die Schiffergilde in Emden und das „Haus Seefahrt“ in Bremen verpflichteten die Schiffer, Bodmereigelder in einer festgelegten Höhe von der Schifferkorporation beziehungsweise der Schifferarmenstiftung zu leihen. Die Schiffer sollten die Beträge gewinnbringend anlegen. Die Anleihen und die Zinsen wurden nach Ablauf einer festgelegten Frist zurückgezahlt. Auf diese Weise konnten die Geldbeträge, welche für die Armenunterstützung eingesetzt wurden, vergrößert werden.⁸⁵

Die Bremer Korporation der Bootsleute erhob aber keine derartige Verpflichtung. Daher müssen die „Bodmereigelder“ der *broder busse* ein Unterstützungsfonds für den Eigenhandel der Seeleute gewesen sein. Auch wenn vorausgesetzt wird, daß Steuerleute und Bootsmänner über Partenbesitz verfügten, erhebt sich die Frage, zu welchem Zweck diese Bodmereidarlehen von den Seeleuten genutzt wurden. Die einzige Möglichkeit bestand für das Schiffsvolk in der Finanzierung des eigenen Handels, zumal die Besatzungsmitglieder keinen maßgeblichen Einfluß auf die Leitung des Schiffes ausüben konnten.

Der Anlaß für die engere Verbindung von Schifferarmenstiftung und Bootsleutebruderschaft war die Seeräuberfahrt in der Wesermündung. Das Risiko, von Kaperschiffen überfallen zu werden, wuchs während des Krieges zwischen Spanien und den Niederlanden. 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 bewaffneten Auseinandersetzungen auf ihre Mitglieder zu vermindern. Als Gegenleistung konnten die Bootsleute das Vermögen ihrer Vereinigung, das nicht unbedeutend war, anbieten. Die Stiftung der Schiffergesellschaft war, besonders durch die finanzielle Unterstützung von Reedern und durch den Umstand, daß sie über ein eigenes Gebäude verfügte, besser in der Lage, die Armenfürsorge für die Seeleute zu gewährleisten.⁸⁶

Die tieferen Ursachen für die Annäherung waren jedoch die Bestrebungen von Rat, Kaufmannschaft und Schiffern Bremens, die Kontrolle über die Bootsleute und ihre Korporation zu verstärken. Die Wirksamkeit des korporativen Zusammenschlusses der Bootsleute wurde unter anderem durch die Schiffsordnung von 1575 erheblich gemindert. Um zukünftig eigene, besonders ökonomische und soziale Interessen durchsetzen zu können, war es für sie notwendig, einen engeren Kontakt zur Schiffergesellschaft beziehungsweise der Schifferarmenstiftung zu suchen. Gestützt auf ihre Korporation und mit Hilfe der Schiffer konnten die Boots- und

⁸⁴ Ebd.; J.G. KOHL, (wie Anm. 49), S. 83.

⁸⁵ D. KOHL, (wie Anm. 49), S. 30; HAGEDORN, (wie Anm. 23), S. 248 f.

⁸⁶ D. KOHL, (wie Anm. 49), S. 36; SCHWARZWÄLDER, (wie Anm. 68), S. 268.

Steuerleute im Jahre 1653 eigene wirtschaftliche Forderungen durchsetzen.⁸⁷ In einem Vergleich mit den Schiffern Bremens wurde festgelegt, daß nur Steuer- und Bootsleute angeheuert werden durften, die das Bürgerrecht besaßen und in Bremen ihren Wohnsitz hatten. Diese Festlegung bestätigte der Rat im Rahmen einer Ordnung, welche die Korporation der Boots- und Steuerleute erhielt. Besonders die städtische Obrigkeit, aber auch die Schiffer, waren gegenüber den Besatzungsmitgliedern zu Zugeständnissen bereit, zumal die Hilfe der Seeleute, die oftmals eine wichtige Rolle bei der Verteidigung der Städte spielten, in einer Zeit innerstädtischer Konflikte und militärischer Bedrohung durch Schweden unentbehrlich war.⁸⁸

Seit der Wende vom 16. zum 17. Jh. verstärkte die Kaufmannschaft in den Hansestädten ihre Bemühungen, den Eigenhandel der Schiffer und des Schiffsvolkes zu reglementieren und die Führung des Schiffsvolkes durch Geldzahlungen zu ersetzen.⁸⁹ Außerdem enthält die Seerechtskodifikation von 1591/1614 Bestimmungen, die es den Besatzungsmitgliedern verboten, bei Fahrten nach Spanien und Frankreich Waren als Führung mitzunehmen. Gleichzeitig wurde den Reedern ein Vorkaufsrecht für die Waren der Mannschaft zugesichert.⁹⁰

Infolge der zunehmenden Beschränkung ihrer Rechte und auf Grund der wachsenden Konkurrenz Auswärtiger sahen sich die Schiffer und das Schiffsvolk vor die Aufgabe gestellt, ihre Interessen gemeinsam zu verteidigen. Diese Aktionen werden besonders im 17. Jh. deutlich und richteten sich gegen die Kaufmannschaft der eigenen Stadt.⁹¹

Die Ursache für diese Konflikte waren nicht nur die Wandlungen im Schifffahrtsbetrieb, 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.⁹² 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

⁸⁷ D. KOHL, (wie Anm. 49), S. 37 f.; K.H. SCHWEBEL, *Haus Seefahrt Bremen. Seine Kaufleute und Kapitäne. Vierhundert Jahre Dienst am deutschen Seemann 1545-1945*, Bremen 1947, S. 54 f. In Lübeck versuchten 1598 die Steuer- und Bootsleute mit Hilfe des Rates, die Konkurrenz auswärtiger Seeleute einzuschränken. WOYWODT, (wie Anm. 3), S. 99-102. Vgl. Anm. 94.

⁸⁸ SCHWARZWÄLDER, (wie Anm. 68), S. 352-357, 360; Vgl. LANGER, (wie Anm. 76), S. 236; KRESSE, (wie Anm. 24), S. 20. Zur Bedeutung des Schiffsvolkes bei militärischen Auseinandersetzungen auf See vgl. K. FRITZE; G. KRAUSE, *Seekriege der Hanse*, Berlin 1989, S. 76-80.

⁸⁹ PRLU III, S. 450, 460; WOYWODT, (wie Anm. 3), S. 106, 123-129; Vgl. HR III, 9, Nr. 593 § 6.

⁹⁰ PRLU III, S. 459 f.

⁹¹ So war es in den Jahren 1650 bis 1681/1685 den Stralsunder Schiffern möglich, ihre wirtschaftlichen Rechte erfolgreich gegenüber dem Rat und der Kaufmannschaft zu behaupten. Hierbei wurden sie von den Seeleuten unterstützt. Vgl. WOLTER, (wie Anm. 55), fol. G3a-H4a; LORENZ, (wie Anm. 24), S. 19-22. Für Bremen und Lübeck vgl. D. KOHL, (wie Anm. 49), S. 38; B. HAGEDORN, *Ostfrieslands Handel und Schifffahrt vom Ausgang des 16. Jahrhunderts bis zum Westfälischen Frieden (1580-1648)*, (AbhhVerkehrG, Bd. VI), Berlin 1912, S. 218-220; F. SIEWERT, *Geschichte und Urkunden der Rigafahrer in Lübeck im 16. und 17. Jahrhundert*, Berlin 1899, (HGQ, N.F., Bd. I), S. 32 f., 65-68.

⁹² PRLU III, S. 450.

privilegierten Handels fest. Zudem konnten sie sich nur in geringem Maße auf ein entwickeltes Exportgewerbe stützen.⁹³ Aber auch die militärischen Auseinandersetzungen, die Errichtung der zweiten Leibeigenschaft sowie Brände, Epidemien, Naturkatastrophen, überaus große finanzielle Forderungen, zum Beispiel durch Schweden⁹⁴, 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 gestattete der Lübecker Rat den Schiffern der Travestadt den Handel mit fremdem Gut nur unter der Voraussetzung, daß sie die Geschäfte der Kaufleute nicht beeinträchtigten.⁹⁵

Die Bestrebungen der Schiffer, Steuer- und Bootsleute konzentrierten sich darüber hinaus auf die religiöse und soziale Fürsorge, zumal sie während der Reisen gemeinsam den verschiedenen Gefahren ausgesetzt waren. Diese Faktoren förderten ebenfalls die Herausbildung und Festigung gemeinsamer Vereinigungen der Schiffer und des Schiffsvolkes.

Jedoch blieb auch im 17. Jh. die Tendenz bestehen, daß sich die Bootsleute in eigenen Korporationen zusammenschlossen, denn zwischen den Schiffern und den anderen Seeleuten bestanden weiterhin deutliche soziale Unterschiede und damit Gegensätze. Mit Bezug auf Stralsund ist die Existenz einer Korporation der Bootsleute am Ende der siebziger und zu Beginn der achtziger Jahre des 17. Jh.s nachweisbar.⁹⁶

Die Wirksamkeit von Organisationsformen der Schiffer und des Schiffsvolkes 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 die Gemeinwesen befanden, beeinflußt. Daher kann festgestellt werden, daß die Interessen und Ziele der verschiedenen am Handel, namentlich am Seehandel, beteiligten Gruppen ebenso an der Entwicklung der Korporationen der Schiffer und Seeleute ablesbar sind.

⁹³ SCHILDHAUER; FRITZE; STARK, (wie Anm. 43), S. 207-228; H. LANGER; H.-J. 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*, (AbhhHdlSozialG, Bd. 25), Weimar 1986, S. 44 f.; OLECHNOWITZ, (wie Anm. 4), S. 25, 89.

⁹⁴ *Geschichte der Stadt Stralsund*, (wie Anm. 34), S. 180-192.

⁹⁵ *Stralsunder Schifferkompanie, Handel und Schifffahrt*, Rep. Nr. 277.

⁹⁶ *StAStral, Protokolle des Kammergerichts*, 1680, Rep. 3, Nr. 1604, fol. 78b-79b.

Die Seekarten des Mittelalters. Aufkommen - Verbreitung - Bedeutung

HERBERT EWE

*Sie rühmten sich, sie trügen die Kunst alle im Kopfe*¹, so äußerten sich noch im 16. Jh. preußische Schiffer und meinten, in der Nautik so berufserfahren zu sein, daß sie ohne Seekarten, ohne geschriebene oder gedruckte Segelanweisungen den richtigen Kurs zu steuern wüßten. In der Tat, es bereitet Mühe, in der Überlieferung zur hansischen Schifffahrt Seekarten ausfindig zu machen. Den ältesten Hinweis auf das Vorhandensein einer Karte an Bord entnehmen wir dem Hansischen Urkundenbuch. Aus dem Jahre 1441 wird mitgeteilt, daß sich auf dem Lasttransporter des Schippers Slackart eine Karte befand.² Was war das für ein Blatt, dessen Wert mit zwei Nobeln veranschlagt wurde? Welches Seegebiet war hier wiedergegeben? Wir wissen es nicht.

Hinlänglich bekannt ist die Tatsache, daß Seekarten um diese Zeit längst zu den unentbehrlichen Hilfsmitteln der Fahrleute des Mittelmeeres gehörten. Dort sind sie bereits für das 13. Jh. bezeugt. Als König Ludwig der Heilige 1270 bei der Überfahrt nach Tunis im Meer von Sardinien die Position seines Schiffes erfahren wollte, fragte er die Seeleute, wie nahe man der Küste wäre. Sie ließen, wie der Chronist berichtet, eine Karte bringen und zeigten darauf die Lage des Hafens von Castel Castre und den Verlauf der Küste.³

Aus dem 14. Jh. stehen uns die sogenannten Portulane in zahlreichen Exemplaren zur Verfügung, Karten, die von Windstrichlinien überzogen sind, Linien, die von einem Punkt aus in alle Richtungen der Kompaß- oder Windrose ausstrahlen. Die Portulankarten waren für die Praxis bestimmt. Die Betonung der Küstenlinien - vor allem bei den Inseln - und die Kennzeichnung der für die Schifffahrt gefährlichen Flußmündungen bestätigen es. Von der Karte des Genuesen Petrus Vesconte aus dem zweiten Jahrzehnt des 14. Jh.s läßt sich dies eindeutig ablesen. Sie spiegelt ebenso wie andere Blätter jener Zeit die beobachtete Wirklichkeit wider.

Der Gebrauch maritimer Karten war damals auf den Routen des Mittelmeeres offenbar gang und gäbe. Im Jahre 1354 verbot der König von Aragon jedem

¹ W. VOGEL, Geschichte der deutschen Seeschifffahrt, Bd. 1, Berlin 1915, S. 524.

² HUB VII, Nr. 767.

³ M. DE LA RONCIERE; M.M. DU JOURD, Portulane - Seekarten vom 13. bis zum 17. Jahrhundert, München 1984, S. 16 ff.

Schiffsführer seiner Länder auszureisen, wie es hieß, wenn er nicht wenigstens zwei Karten an Bord hätte.

Ein knappes Jahrhundert später wurde auf der Iberischen Halbinsel die Kartographie zu einer offiziellen Institution. Auch fremde Gelehrte holte man hierher. Der Nürnberger Martin Behaim zählte zu ihnen. Er gehörte von 1481 bis 1491 der Junta der Mathematiker zur Verbesserung der Steuermannskunst in Lissabon an.

Als sich 1486 der deutsche Ritter Konrad Grünenberg auf einer Schiffsreise ins Heilige Land befand, schien für ihn die Verwendung dieses nautischen Hilfsmittels weder aufregend noch ungewöhnlich gewesen zu sein. In seinem Fahrtbericht beschreibt er dies sachlich so: *Der eine hieß Pilot und war allezeit oben in der Poppa, der hat vor sich einen Stern oder Kompaß und daneben eine Karte von Pergament. Darauf ist das ganze Meer gemalt mit allen Felsen, auch mit allem verborgenen Stöckicht: das sind große Berge und Schroffen, so mit Wasser bedeckt, die niemand sehen kann ... Auch stehen alle Meilenzahlen von allen Städten und Häfen auf der genannten Karte. Beides, Kompaß und Karte, sieht er stets gemeinsam an.*⁴

Wir können hier die Leistungen der Italiener, Spanier, Portugiesen und auch der Katalanen in der maritimen Kartographie nicht im einzelnen hervorheben. Festzuhalten bleibt indes: Als die Anwohner des Mittelmeeres mit ihren Galeeren die Meerenge von Gibraltar passierten, in den Atlantik segelten und bis nach Flandern und England gelangten, stellten sie auch dieses Seegebiet kartographisch dar. Und die Vermutung Arvid Langs, des ausgezeichneten Kenners alter Seekarten, daß es sich bei dem erwähnten Blatt auf dem hansischen Schiff der Bayenflotte von 1441 möglicherweise um eine südeuropäische Portulankarte gehandelt habe⁵, dürfte wohl zutreffend sein. Zu fragen ist dabei freilich immer noch, ob die Karte dem Seemann am Ruder des preußischen Holks tatsächlich als Orientierungshilfe gedient hat. Sie wird in dem Schadenskatalog von Ladungsgütern in einem Atemzug mit *400 Bayesche Kannenfas*, mit Decken, Laken und Rosinen aufgezählt.

Doch wie fanden sich die Hansen bei ihren Fahrten auf Ost- und Nordsee wirklich zurecht? Stimmt das Urteil eines Italieners, der 1458 von der Schifffahrt auf der Ostsee behauptete, daß man auf diesem Meer weder mit der Seekarte noch mit dem Kompaß, sondern lediglich mit dem Lot navigiere? Daß das Lot hier eine äußerst gewichtige Rolle spielte, ist bekannt. Die schriftliche Überlieferung läßt uns darüber keineswegs im unklaren. Und jener Goldschmied hatte sicher seine Gründe, als er um 1350 bei der Anfertigung des Elbinger Stadtsiegels einen Mann ins vordere Kastell des Koggen schnitt, der mit dem Lot hantierte.⁶ Was den Kompaß betrifft, gilt es anzumerken, daß bereits 1397 ein Stralsunder *Kumpasmaker* namens Chisebertus Kōrling bezeugt ist.⁷ Nach Walter Vogel und anderen gehörte

⁴ H. EWE, *Abbild oder Phantasie? Schiffe auf historischen Karten*, 2. Aufl., Rostock 1980, S. 10.

⁵ A. W. LANG, *Seekarten der südlichen Nord- und Ostsee*, Hamburg 1980, S. 10.

⁶ H. EWE, *Schiffe auf Siegeln*, Rostock 1972, S. 16, 50.

⁷ Der Stralsunder *Liber memorialis*, Teil 1, bearb. v. H.-D. SCHROEDER, (Veröffentlichungen des Stadtarchivs Stralsund, Bd. 5/1), Schwerin 1964, S. 167.

der Kompaß in der zweiten Hälfte des 15. Jh.s durchaus zum Inventar sowohl von größeren als auch von kleineren Fahrzeugen der nördlichen Gewässer.⁸

Wenn einzelne Südeuropäer auch die Ostsee auf den Portulanen berücksichtigt haben, dann war das ein Gebiet, daß sie offensichtlich niemals mit eigenen Augen wahrgenommen hatten. Wir müssen annehmen, daß sie die Karten nach vagen Mitteilungen nordeuropäischer Seeleute gezeichnet haben. Dementsprechend weisen die Blätter überaus starke Verzerrungen und Ungenauigkeiten auf, so daß sie für eine Navigation völlig ungeeignet waren.

Von brauchbaren Seekarten der nördlichen Region fehlt aus dem 14. und 15. Jh. jede Spur. Doch es gab Vorläufer. Das waren Segelanweisungen, sogenannte Seebücher. Sie haben neben dem Lot und dem später aufkommenden Kompaß zumindest einzelnen Fahrleuten lange als nautisches Hilfsmittel gedient. Für den Ostseebereich stammt die älteste Anweisung dieser Art aus der ersten Hälfte des 13. Jh.s. Darin wird der Schifffahrtsweg vom Kalmarsund über die Stockholmer Schären zur finnischen Küste und von dort nach Reval (Tallinn) beschrieben. Aus dem 15. Jh. liegen genauere Segelanweisungen vor. Sie sind den Niederländern zu verdanken. Das erste im Druck veröffentlichte Segelhandbuch, *De kaert van der zee*, kam 1532 in Amsterdam heraus. Bald danach erschienen andere, von denen das Buch des Cornelis Anthonisz (1558) besondere Beachtung verdient. Die Beschreibung der Küstengewässer, der Strömungsverhältnisse, der Inseln, Riffe, Sände, Seezeichen und Fahrwassertiefen erreichte hier bereits ein bemerkenswertes Niveau.

Ob indessen die anfangs per Hand geschriebenen und danach gedruckten Segelhandbücher zur Ausrüstung der meisten Schiffe auf Nord- und Ostsee gehörten, muß freilich bezweifelt werden. Es ist gar nicht so sicher, daß die Männer am Ruder immer des Lesens kundig gewesen sind. Wichtig war vor allem das von Generation zu Generation mündlich weitergegebene Erfahrungswissen. Die mittelalterlichen Schiffer und Steuerleute kannten im allgemeinen ihre Routen. Die Einfahrt in Häfen erleichterten Landmarken - Kirchtürme der Städte, hohe Bäume am Ufer und anderes. Für die Orientierung nachts kamen allmählich Feuersignale hinzu. Die *Luchte* (Leuchtturm) an der Südspitze der Insel Hiddensee wurde schon 1306 in Betrieb genommen und das Feuer wurde vom 8. September bis zum 1. Mai unterhalten.⁹ Es sollte die sichere Einfahrt in den Stralsunder Hafen gewährleisten. Außerdem ist bereits früh vom Einsatz der Lotsen die Rede. Die Hanse führte übrigens 1447 den Lotsenzwang ein.¹⁰ Das bedeutete für den Schiffer, daß er beim Einlaufen in den Hafen die Hilfe eines ortskundigen Seemannes in Anspruch zu nehmen hatte.

Dessenungeachtet konnte man bei der Entwicklung des Seefahrtswesens auch auf Nord- und Ostsee nicht auf gute Seekarten verzichten. Ob es im 15. Jh. wenigstens grobe Skizzen von Detailgebieten der beiden Meere gab, läßt sich mehr vermuten als behaupten. Die schriftlichen Quellen schweigen sich jedenfalls darüber

⁸ Das echte Fundament der Seefahrt, hg. v. W. KÖBERER, Berlin 1982, S. 148 ff.

⁹ H. EWE, Hiddensee, 4. Aufl., Rostock 1986, S. 54.

¹⁰ HR II, 3, Nr. 288 § 95.

aus. Erst 1526 erblickte die *Caerte van de Oosterscherzee* das Licht der Öffentlichkeit. Jan van Hoirne brachte sie in Antwerpen heraus. Mit ihr haben wir die älteste Seekarte niederländischer Herkunft von der Nord- und Ostsee vor uns.¹¹ Von dem bedeutungsvollen Holzschnitt sind bedauerlicherweise nur Bruchstücke (heute im Stadtarchiv Groningen) erhalten geblieben. Wenige Jahre später entstand die *Caerte van Oostlant* des Cornelis Anthonisz. Er entwarf sie auf der Grundlage seines schon erwähnten vorzüglichen Segelhandbuches. Wenn auch Fehler bei dem für jene Zeit reichen Karteninhalt nicht zu übersehen sind, vermochte es der Autor dennoch, die für den Seefahrer wichtigen und markanten Tatsachen zu fixieren: sichtbare Ansteuerungspunkte wie Dornbusch auf Hiddensee, Wittow und Jasmund auf Rügen zum Beispiel, ferner die bedeutenden Seehandelsplätze und vieles mehr.

Vorher schon waren zwei Seekarten an die Öffentlichkeit gelangt. Man nannte sie jedenfalls so - die *Carta marina navigatoria* des Deutschen Martin Waldseemüller (1516) und die *Carta marina* des schwedischen Bischofs Olaus Magnus (1539). Den Rang einer echten Seekarte konnte weder die eine noch die andere beanspruchen. Beide waren keinesfalls seemännischer Praxis entsprungen, sondern ihre Leistung war mehr oder weniger Schreibtischarbeit. Sie blieben von der Wirklichkeit weit entfernt. Das trifft im besonderen für Waldseemüllers Blatt zu. Aus dem 16. Jh. sind jedoch einzelne Detail-Seekarten, grobe Faustskizzen unbekannter Autoren zumeist, überliefert, die den Segelhandbüchern ein- oder angegliedert wurden.

Die bahnbrechende Leistung in der maritimen Kartographie vollbrachten gegen Ende jenes Jahrhunderts zwei Niederländer - der aus Enkhuizen stammende Lucas Janszoon Waghenaer und der Amsterdamer Aelbert Haeijen. Beide waren mit der See bestens vertraut, hatten von Jugend an auf Schiffsplanken gestanden und als Kapitäne die damals bekannten und geläufigen Wasserstraßen befahren. Waghenaer arbeitete länger als zwanzig Jahre an seinem Werk. Mit dem *Spiegel der Zeevaart* (1584/1585), dem *Thresoor der Zeevaart* (1592) und dem *Enchuser Zeevaartboek* (1598) setzte er Maßstäbe, die nicht mehr zu übersehen waren. Seine nautischen Handbücher mit den Karten von ausgezeichneter Qualität wurden bald nach Erscheinen der ersten Ausgabe in mehrere Sprachen - in Deutsch, Englisch, Französisch und Latein - übersetzt und weit verbreitet. Von der Küste Nordafrikas bis West-Norwegen, von den Niederlanden ostwärts bis zum Baltikum sind darin die Seegebiete beschrieben und kartographisch dokumentiert worden. Hier fanden Schiffer, Steuerleute und Lotsen das, was sie zur Navigation benötigten - Angaben über Ankerplätze und Untiefen, über Riffe und Seemarkierungen.¹² Auf dem Festland „werden wichtige weit auf See sichtbare Merkmale - Schlösser, Berge, Mühlen, Kirchen, Baumgruppen, selbst Einzelbäume - die zur Standortbestimmung von Bedeutung waren, sorgfältig registriert, besonders solche, die sich in unmittelbarer Nähe der Küste befanden.“¹³ Die für das 16. Jh. beachtliche technische Leistung verlieh Waghenaers Seekarten einen hohen Aussagewert. Alles, was bisher an

¹¹ LANG, (wie Anm. 5), S. 19 ff.

¹² EWE, (wie Anm. 4), S. 114.

¹³ LANG, (wie Anm. 5), S. 27.

maritimen Karten bekannt war, wurde durch seine Blätter buchstäblich in den Schatten gestellt.

In Haeijens Segelhandbuch *Amstelredamsche Zeecaerten* (1585)¹⁴, das lediglich das Gebiet von Flandern bis Kap Skagen umfaßt, kam es dem Autor offenbar darauf an, die Segelanweisungen auf den Karten eingehend bildlich zu erläutern.

Der von beiden entwickelte Kartentyp und die anschauliche Küstenbeschreibung blieben für die folgende Zeit, für das 17. und auch noch für das 18. Jh. beispielhaft. Dies gilt es anzumerken, wenn man die umfangreiche Kartenproduktion in Augenschein nimmt, die sich während der ersten Hälfte des 17. Jh.s vor allem in Amsterdam entfaltete. Namen wie Gerritsz., Blaeu, Hondius, Jansson, van Keulen sind unter anderen zu nennen. Von diesen erlangte Willem Jansson Blaeu eine besondere Bedeutung. Er war Schüler des berühmten dänischen Astronomen Tycho Brahe gewesen und hatte versucht, Holland genau zu vermessen. Blaeu baute in Amsterdam einen Kartenverlag auf, mit dem er sich binnen kurzem eine Monopolstellung sicherte - in den Niederlanden und in der Welt. Seine Aufmerksamkeit richtete sich auch auf die Herstellung und den Vertrieb von Seekarten. 1608 kam sein erstes Segelhandbuch *Licht der Zeevaart* auf den Markt. Es folgten 1623 der *Zeespiegel* und in demselben Verlag 1658 der *Groote Zeespiegel*. Obgleich auf den Karten Erweiterungen festzustellen sind, sie sozusagen auf den neuesten Stand des geographischen Wissens gebracht wurden, ist die Vorbildwirkung der Waghenarschen Arbeiten unverkennbar.

Doch lassen sich für das 17. Jh. für den Bereich von Ost- und Nordsee auch eigenständige Entwicklungen beobachten? Was läßt sich über englische, dänische, deutsche, schwedische und russische Seekarten vermelden? Sie bleiben im großen und ganzen selten. Einzelne Blätter wie die Spezialkarte der Emsmündung des Emdener Stadtbaudirektors Martin Faber (1642) scheinen eben doch zu den Ausnahmen zu zählen.¹⁵ Die seekartographischen Leistungen des Dänen Jens Sørensen, des Schweden Johan Månsson und des in Estland geborenen Werner von Rosenfeldt gehören bereits in das Ende des 17. Jh.s. Sie sind deshalb nicht mehr Gegenstand unserer Betrachtung.

Wenn wir heutzutage nach dem Quellenwert der alten Seekarten fragen, dann sollte die Illustration der Blätter nicht unbeachtet bleiben. Auf die Wiedergabe mittelalterlicher Seefahrzeuge richtet sich vorab unsere Aufmerksamkeit. Heinrich Winter gebührt das Verdienst, diese Darstellungen in den Blickwinkel schiffbau- und schiffahrtsgeschichtlicher Forschungen gerückt zu haben.¹⁶ Bei der Durchsicht der uns überlieferten historischen Karten entdeckt man Abbildungen von Schiffen, die zweifellos außerordentlich wirklichkeitsgetreu angefertigt worden sind. In zahlreichen Fällen ist die Biographie der Kartenmacher bekannt. Sie waren nicht selten Kapitäne und Lotsen - Männer also, die in der Ausgestaltung der Blätter

¹⁴ EWE, (wie Anm. 4), S. 165.

¹⁵ LANG, (wie Anm. 5), S. 49 ff.

¹⁶ H. WINTER, *Die Kolumbusschiffe von 1492*, 2. Aufl., Rostock 1960; DERS., *Das Hanseschiff im ausgehenden 15. Jahrhundert*, Rostock 1961.

Schiffe auch richtig darzustellen vermochten. Und sie zeichneten sie so, wie sie sie tagtäglich vor Augen hatten.

Da uns aus den Jahrhunderten des Mittelalters Bildwerke dieser Thematik keineswegs massenhaft zur Verfügung stehen, erhält das kartographische Illustrationsgut ohnehin eine besondere dokumentarische Bedeutung. Wir übersehen natürlich nicht die Schiffsabbildungen auf den mittelalterlichen Siegeln von zahlreichen See- und Flußstädten. Doch während dort meistens der Großsegler, das repräsentative Fahrzeug des Städtebürgers, erscheint, vermittelt die historische Karte mit ihrem Dekor zugleich Vorstellungen von verschiedenen Typen. Im Gegensatz zum Siegel, das in der Regel nur ein Schiff abbildet, liefert die Karte auch Zeichnungen ganzer Gruppen von Wasserfahrzeugen, und sie führt sie in mannigfachen Positionen vor.

Einzelne Beispiele sollen dies veranschaulichen.¹⁷ Auf dem Portulan des Venezianers Pizigano von 1373, das nicht nur das Mittelmeer, sondern auch die nördlichen Gewässer wiedergibt, erkennt man unschwer den hochbordigen Koggen mit Bugspriet und Rahsegel. Bei der Seekarte des Portugiesen Lopo Homen aus dem Jahre 1519 möchte man fast meinen, Gesichtspunkte der modernen Dokumentation verwirklicht zu sehen. Die Karavelle wird hier dem Betrachter in verschiedenen Positionen vor Augen geführt: mit der Bug- und Heckpartie und auch von der Seite, von Steuerbord. Wir erwähnten den Holzschnitt *Caerte van de Oosterscheree* des Jahres 1526. Der Niederländer Jan van Hoirne breitet darauf eine ganze Skala von Schiffs- und Bootstypen vor uns aus und bezeichnet sie. *Hamburger Boyer*, *Bremer scut*, *Hollands Hulck* lauten u.a. die Typennamen. Waghenaer liefert mit seiner Seekarte von 1584 den frühesten Bildbeleg von Heringsbuisen, die beim Fangvorgang den Großmast eingeklappt haben. Und auf einem Blatt des Holländers Jodocus Hondius von 1606 wurde die Ansicht eines Dreimasters aus der Vogelperspektive entworfen. Dabei gewinnt man einen Einblick in die Schiffspartien „innenbords“. Wir kennen kaum zeitgenössische Darstellungen, die uns die Staffellung der Aufbauten des Achterschiffs und andere Details der Rumpfkonstruktion - auch die Takelung - in gleicher Weise überzeugend vergegenwärtigen.

¹⁷ Vgl. dazu EWE, (wie Anm. 4), S. 15, 23, 43, 47, 114, 143.

Das Seekriegswesen in der Geschichte der Hanse

GÜNTER KRAUSE

Karl von Clausewitz formulierte seinerzeit die berühmt gewordene These, daß der Krieg die Fortsetzung der Politik mit anderen, mit gewaltsamen Mitteln sei. Dabei hatte er mit Sicherheit nicht die Hanse im Blick. Wie allgemeingültig seine Feststellung aber war, wird auch von der hansischen Kaufmannspolitik bestätigt.

Sehr treffend charakterisiert ein Ausspruch des Lübecker Bürgermeisters Hinrich Castorp die prinzipielle Einstellung der hansischen Führung zum Krieg, wenn er sagt: *Latet uns dagen, wente dat vånlein ist licht an de stange gebunden aver it kostet vel, it mit ehren wedder af to nehmen.*¹

Der Grundsatz, daß Verhandeln besser sei als Kriegführen, resultiert nicht - wie das Castorp-Wort zeigt - in erster Linie aus einer ethisch motivierten Friedensliebe der hansischen Politiker, sondern aus ihrer unmittelbaren praktischen Erfahrung mit den vorhersehbaren und den nicht im voraus berechenbaren Risiken, die jeder Krieg mit sich brachte. Außerdem kosteten Rüstung und Krieg auch schon damals sehr viel Geld.

Selbst für die wirtschaftlich so mächtige und leistungsfähige Hanse war die Aufbringung der benötigten finanziellen Mittel stets von erheblichen Problemen begleitet. So ist erklärlich, daß sich die Hanse des Krieges als Mittel zur Durchsetzung wirtschaftlicher und politischer Ziele nur im äußersten Fall bediente, wenn alle Bemühungen, die Respektierung der eigenen Interessen durch Verhandlungen sowie politische und wirtschaftliche Zwänge zu erreichen, ergebnislos geblieben waren oder der Gegner von sich aus die Kampfhandlungen eröffnete.

Aber auch wenn es zum Kriege gekommen war, setzte die hansische Führung den Kampf mit den Mitteln der Diplomatie fort. Dabei legte sie viel Geschäftigkeit an den Tag, um sich vor der Welt als Verteidiger wohlverborener Rechte auszuweisen und den Gegner - und das allerdings oft völlig berechtigt - als Rechts- und Friedensbrecher zu beschuldigen.

Benachbarte Fürsten und Herren suchte sie als Bundesgenossen zu gewinnen oder sich zumindest ihrer Neutralität zu versichern. Vermittlungsangebote, von welcher Seite sie auch immer unterbreitet sein mochten, wies sie niemals von vornherein zurück, um ihre offiziell nachdrücklich bekundete Redlichkeit und Friedfertigkeit keinem Zweifel auszusetzen. Selbst zu den Kriegsgegnern ließ sie die diplomatischen Fäden nie für längere Zeit gänzlich abreißen, um keine Gele-

¹ Vgl. J. SCHILDHAUER; K. FRITZE; W. STARK, Die Hanse, 6. Aufl., Berlin 1985, S. 230.

genheit zu einer für sie günstigen Beendigung der bewaffneten Auseinandersetzungen verstreichen zu lassen.²

So, wie der hansische Kaufmann bestrebt war, im Interesse der Sicherheit des Handels Kriege zu vermeiden, so empfindlich wurde er getroffen, wenn die Seeverbindungen durch Krieg und Kaperunwesen bedroht waren. Die Ursachen der Bedrohung der Seewege und Durchfahrten waren vielseitig und oft nicht mit rein diplomatischen Mitteln zu beseitigen. Deshalb wurde auch die Bewaffnung der Schiffe überhaupt zur zwingenden Notwendigkeit. Wuchsen die Gefahren über den Rahmen der Piraterie hinaus, zögerten die Städte nicht, ihre Seemacht entschlossen einzusetzen, und dabei schreckten sie dann auch nicht vor dem Krieg zurück, der aber ausschließlich als wirtschaftspolitisches Instrument gehandhabt wurde.

Nach einer Analyse der von der Hanse geführten Seekriege muß man zu dem Ergebnis kommen, daß im Zuge der Entwicklung von Seefahrt und Seekriegswesen in den Städten relativ früh erste Anfänge einer Seekriegskunst entstanden waren. Diese hansische Seekriegskunst wurde mit dem Wachsen der Gefahren auf See, mit der Weiterentwicklung der Schiffs- und Waffentechnik von Krieg zu Krieg vervollkommnet. Sie ist in einem langen, drei Jahrhunderte währenden Prozeß von den Seekriegern der Städte entwickelt worden. Die Taktik im Seegefecht, die sich ursprünglich aus der Überlieferung von Gefechtsbeschreibungen und anderen Erlebnisberichten über bewaffnete Zusammenstöße auf See entwickelt hatte, brachte zunächst rein empirisch praktische Regeln und Festlegungen für die Gefechtsführung hervor. Analog verlief die Entwicklung von Grundsätzen im strategischen Einsatz der hansischen Flottenkräfte.

Den Beweis für diese Tatsache liefert die Geschichte der hansischen Seekriegsunternehmen selbst: Mittel und Methoden der Kriegsführung, die einmal gefunden und erfolgreich erprobt worden waren, wurden immer wieder angewendet und dabei vervollkommnet. Fundierte Kenntnisse der Strategie und Taktik des Seekriegswesens müssen also bei der Führung der Städte und insbesondere bei den Befehlshabern hansischer Flotten vorausgesetzt werden - auch wenn es zu jener Zeit noch keine exakten Begriffssysteme dafür gegeben hat. Dieser Prozeß muß im Verlaufe der Geschichte in einer ständigen Wechselwirkung von Praxis und Theorie verlaufen sein.

Dabei muß man berücksichtigen, daß die Hanse in ihrer fast vierhundertjährigen Geschichte weder über ein stehendes Heer noch über eine ständige Kriegsflotte verfügt hat. Die einzelnen Städte, namentlich die größeren, unterhielten zwar verhältnismäßig früh eine in der Regel kleine Polizeitruppe, die aus besoldeten Stadtknechten bestand und die für Ordnung und Sicherheit in den Städten und deren Umgebung zu sorgen hatte. Aber speziell für militärische Zwecke gebaute Schiffe stellten sie bis ins 15. Jh. hinein nicht in Dienst.

Den Stamm der hansischen Seekrieger bildete das Schiffsvolk, das in ungezählten Gefechten mit Piraten und Ausliegern im Waffenhandwerk geübt war. Wurde es erforderlich, kam zusätzliches Kriegsvolk hinzu. Das Kriegsvolk an Bord hansischer Schiffe setzte sich den Aufgaben entsprechend sowohl aus Kriegsknechten

² Vgl. K. FRITZE; G. KRAUSE, *Seekriege der Hanse*, Berlin-Wiesbaden 1989, S. 36.

als auch aus Bürgeraufgeboten zusammen. Während auf den Sicherungsschiffen in der Konvoifahrt in der Regel von den Städten angeworbene Kriegsknechte dienten, gingen im Kriegsfall Bürgerkontingente an Bord.

Das Kriegsvolk an Bord der Schiffe bestand im 13. und 14. Jh. in der Regel aus Bürgern verschiedener Berufszweige. Die Aufgebotsrollen aus Hamburg und Rostock legen genau fest, wieviele Schützen die einzelnen Gewerbe im Verteidigungsfall zu stellen hatten. Dieses Prinzip galt auch in anderen hansischen Seestädten. Selbst als der Deutsche Orden im Rahmen der Piratenbekämpfung eine Expedition zur Landung auf Gotland ausrüstete, wurden die preußischen Städte zur Truppengestellung verpflichtet. Auch hier wurden innerhalb der Städte die einzelnen Ämter angewiesen, wieviele Bewaffnete sie zu stellen hatten.³

Aus den Quellen ist gelegentlich zu erfahren, welche Kontingente einzelne Städte insgesamt aufzustellen und welche Anteile dazu die verschiedenen Ämter aufzubieten hatten. Dabei waren grundsätzlich alle waffenfähigen Bürger verpflichtet, dem Aufgebot zum Kriege Folge zu leisten. Dieses Prinzip, das in erster Linie für die Verteidigung der Städte galt, wurde in den hansischen Seestädten zu dieser Zeit auch für die kriegsmäßige Bemannung der Schiffe angewendet.

Bereits bei der Leistung des Bürgereides mußte von dem Bürger der Besitz von Handwaffen nachgewiesen werden. Der Städtebürger trug im Gefecht in der Regel als Körperschutz einen Helm, einen Brustharnisch und Eisenhandschuhe. Neben Hieb- und Stichwaffen verfügten die Krieger auch über Fernwaffen wie Bogen und Armbrust.

Später wurden in zunehmendem Maße Söldner an Bord genommen, die dann auch schon über Feuerwaffen verfügten. Zur Anwerbung von Söldnern für den Dienst an Bord schickten die Städte ihre Werber bis weit in das Binnenland hinein. Hansische Werber werden im 16. Jh. im Raum Hannover, in Westfalen, in Thüringen und in Sachsen erwähnt.⁴

Mit dieser Aufgabe wurden ehemalige Söldnerführer beauftragt. Sie gaben dem künftigen Söldner den Artikelbrief zur Kenntnis und den Termin für den Mustertag, der in der Regel in einer Hafenstadt festgesetzt war. Schrieb sich der Bewerber in die Liste ein, erhielt er die Reisekosten im Voraus, und im Falle der Ausmusterung das *Laufgeld* für die Rückreise ausgezahlt.

Für den Fall, daß sich ein Söldner mit höheren Fähigkeiten und besserer Ausrüstung in die Musterrolle eintragen ließ, als er in Wirklichkeit hatte - wenn sich zum Beispiel ein Knecht als Büchenschütze ausgab - legte die hansische Schiffsordnung im Artikel 14 fest, daß dem betreffenden Krieger der halbe Sold entzogen wurde.⁵

Nachdem die Werbelisten abgeschlossen waren, trat das gesamte Fähnlein zum ersten Male zur Musterung zusammen. Danach wurde Mann für Mann vom Musterherren der Stadt persönlich in Augenschein genommen. Nach den Artikeln

³ HR I, 1, Nr. 424 § 2; 437, 438 § 9.

⁴ Vgl. H. KLOTH, Das Lübecker Seekriegswesen in der Zeit des Nordischen Siebenjährigen Krieges 1563-1570, in: ZVLGA 21/1921; 22/1922, S. 140.

⁵ Vgl. a.a.O., S. 347.

mußte jeder der künftigen Seesöldner Heimat, Vor- und Zunamen ansagen. Im Rahmen der Musterung wurde besonders die Ausrüstung überprüft. Art und Zustand derselben wurden bei der Festlegung der Höhe des Soldes berücksichtigt. War die Einheit formiert, wurde die Vereidigung vorgenommen.

So gehörten seit dem 15. Jh. zu den Schiffsbesatzungen für den Kriegseinsatz Seeleute, Bürgeraufgebote und Söldner. Als Befehlshaber und Kriegshauptleute fungierten in der Regel von den Städten berufene Ratsherren. Diese Flottenführer mußten im Laufe der Jahrhunderte lernen, ihre Flottenverbände in das Seegefecht zu führen und über den taktischen Rahmen hinaus nach einer vorausschauenden Strategie ihre Flottenkräfte einzusetzen. Damit wurde der Schritt von der Notwehr auf See zur Seekriegskunst getan, und damit entwickelten sich auch die beiden Bestandteile der klassischen Kriegskunst im hansischen Seekriegswesen - die Strategie und Taktik, die sich wechselseitig bedingten und beeinflussten.

Die Seemacht der Hanse lag im ökonomischen, politischen und kulturellen Entwicklungsstand der Seestädte begründet, wobei der Seehandel und die Seeschifffahrt die eigentliche Stärke der Städtegemeinschaft ausmachten. Diese Seemacht manifestierte sich im Handelsschiffsbestand, der vor allem im 14. und 15. Jh. quantitativ und qualitativ angewachsen war. Für das 15. Jh. hat Walter Vogel die Größe der hansischen Handelsflotte auf „800 oder 900 maximal aber 1.000 Schiffe“ mit einer Tragfähigkeit zwischen 30.000 und 40.000 Lasten - also ungefähr 80.000 Tonnen - geschätzt.⁶ Diese Zahlen dürften in der weiteren Entwicklung höher angesetzt werden.

Stralsunds Handelsflotte zählte zu Beginn des 16. Jh.s rund 100 Fahrzeuge, die Lübecker Flotte umfaßte 1595 insgesamt 253 Schiffe, von denen etwa 50 über 120 Lasten laden konnten.⁷

Wahrscheinlich waren also in der zweiten Hälfte des 16. Jh.s allein in den sieben Hansestädten Lübeck, Hamburg, Danzig, Bremen, Stralsund, Rostock und Wismar annähernd 1.000 Schiffe beheimatet.

Geht man davon aus, daß die Handelsschiffe jener Zeit kurzfristig zu Kriegsschiffen um- und ausgerüstet werden konnten, wird ersichtlich, daß die Städte bei Bedrohung ihrer Handelsinteressen beachtliche Flottengeschwader in den Krieg führen konnten.

Die Aufrüstung von Handelsschiffen für Kriegszwecke, sei es zur Piratenbekämpfung, für die Entfaltung von Ausliegern vor den eigenen Ansteuerungen oder in der Konvoifahrt, erforderte von den Städten ein Mindestmaß an militärischer Planung und Organisation. Die Anfänge reichen bis in das 13. Jh. zurück. Im Jahre 1440 wird in Hamburg ein *officium admiralitatis* des Rates erwähnt. Diese erste Admiralität verwaltete das eingelagerte Kriegsgerät, führte die Musterungen durch und wachte über Sicherheit und Disziplin an Bord Hamburger Schiffe.⁸

⁶ Vgl. W. VOGEL, Geschichte der deutschen Seeschifffahrt, Bd. 1, Berlin 1915, S. 359.

⁷ Vgl. Ph. DOLLINGER, Die Hanse, 4. überarb. Aufl., Stuttgart 1989, S. 445.

⁸ R. POSTEL, Zur Entwicklung der hansestädtischen Hafen- und Schifffahrtsverwaltung, in: Stadt und Hafen - Hamburgische Beiträge zur Geschichte von Handel und Schifffahrt, (Arbeitshefte zur Denkmalspflege in Hamburg, Nr. 8), hg. v. J. ELLERMEYER; R. POSTEL, Hamburg 1986, S. 221.

Kam es zum Kriege, beschloß der Hansetag das Vorhaben und das Ziel des Seekriegsunternehmens, die zu stellenden Städtekontingente sowie die Lastenverteilung auf die einzelnen Städte. Der Beschluß des Hansetages stellte die verbindliche Grundlage für den Kriegsplan dar.

Die Übereinstimmung der Interessen nach Sicherheit auf See als eine Voraussetzung für den profitablen Handel gewährleistete in der Regel auch eine Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedsstädten, Kontoren, Flottenverbänden, Konvois und deren Hauptleuten bei der Realisierung der auf den Tagfahrten gefaßten Beschlüsse.⁹ Das schloß aber Streitigkeiten und Meinungsverschiedenheiten nicht aus, die in den meisten Fällen ihre Ursachen in der Finanzierung der Flottenunternehmungen hatten.

Bei der Betrachtung der Seemacht der Hanse muß man berücksichtigen, daß der Entwicklungsstand des Schiffbaus in den Hansestädten bis zum 15. Jh. im nord-europäischen Raum führend war.

In der ersten Hälfte des 14. Jh.s erhielten die Koggen im Zuge der weiteren Vervollkommnung vorn und achtern Plattformen zur Aufnahme von Kriegeren, die sogenannten Kastelle. So waren einschließlich des Mastkorbes drei Gefechtsstationen entstanden, von wo aus im Nahkampf Schiff gegen Schiff Bogen- bzw. Armbrustschützen in Stellung gehen und den Gegner aus erhöhten Positionen beschießen konnten.

Die Kastelle entwickelten sich zu festen Aufbauten. Bald waren drei Masten die Regel und die Kastelle wurden zur Aufnahme von Waffen und mehr Bewaffneten verstärkt. Anstelle des bisherigen Mastkorbes erhielten die Schiffe zunächst einen Mars, später dann trugen auch die anderen Masten diese größeren und verstärkten Toppkastelle, die mehrere Schützen aufnehmen konnten. Langandauernde Kaperkriege und die durch sie geforderte häufigere Geleitfahrt zwangen zu diesen Vervollkommnungen. Mit dem Bau der *Marsschiffe*, die bereits eine Reihe von Merkmalen eines Kriegsschiffes aufwiesen, kam der Schiffbauer dem Sicherheitsbedürfnis des hansischen Kaufmannes entgegen. Diese größeren und seetüchtigeren Schiffe hatten natürlicherweise nicht nur eine höhere Leistungsfähigkeit im Seetransport zur Folge, sondern wirkten sich auch auf die Kampfkraft der Flottenverbände im Seegefecht aus. Sie beeinflussten somit unmittelbar die Möglichkeiten im strategischen Einsatz der Flotte und die Weiterentwicklung der Seekriegskunst in den Städten.

Auch die breite Einführung der an Land gebräuchlichen Artillerie auf hansischen Schiffen sowie der taktisch richtige Einsatz dieser neuen Waffen im Seegefecht waren ein Verdienst des Städtebürgertums.

So kamen seit der zweiten Hälfte des 15. Jh.s in der hansischen Schiffsartillerie wahrscheinlich auch kartätschenähnliche Geschosse zum Einsatz. 1460 und 1461 vermerken die Lübecker Kämmereirollen den Ankauf von bedeutenden Mengen an Eisen - *dar hagelschot van gemaket was* - zur Herstellung von Hagelschot.¹⁰

⁹ Vgl. H. WERNICKE, Die Städtehanse 1280-1418. Genesis - Strukturen - Funktionen, (AbhHdlSozialG, Bd. 22), Weimar 1983, S. 80.

¹⁰ Vgl. AHL, HS 1079, MS Bruns, Kämmereirollen (1407-1531).

Was unter *hagelschot* zu verstehen ist, konnte nicht eindeutig geklärt werden. Vor einigen Jahren wurden aus der Elbe bei Hamburg unter anderem Teile der Armierung von Schiffen des 16. Jh.s geborgen, unter denen sich auch ein Lehmklumpen befand, in dem scharfkantige Nägel eingeknetet waren.¹¹ Mit großer Wahrscheinlichkeit war das ein sogenanntes Hagelgeschöß, dessen Wirkung auf Besatzung und Takelage des gegnerischen Schiffes verheerend sein konnte.

In der ersten Hälfte des 16. Jh.s besaß Lübeck 1203 Geschütze und Schußwaffen, von denen sich 447 in den Befestigungen in Stellung und 139 an Bord der Schiffe befanden. 617 waren in den Zeughäusern der Stadt eingelagert.¹²

Ziel des Artillerieeinsatzes war es, den Gegner zu vernichten oder durch größtmöglichen Schaden an Menschen und Material sturmreif zum Entern zu schießen. Die Unzulänglichkeiten und die Ungenauigkeit der damaligen Artillerie ließen aber bis in das 16. Jh. hinein den Enterkampf als Hauptphase des Seegefechtes bestehen. Bei Konvois und Einzelfahrern lag der Schwerpunkt des Artillerieeinsatzes auf der Abwehr oder Abschreckung des Gegners.

Die Aufgabe des hansischen Seekriegswesens bestand in Kriegszeiten darin, dem Gegner die freie Nutzung der See für seine Flottenbewegungen und Transporte zu verwehren sowie die Unterbrechung der eigenen Seeverbindungen durch den Gegner nicht zuzulassen. Der Hansetag hatte dazu die strategischen Hauptrichtungen sowie die Formen und Methoden des Einsatzes der Flottenkräfte festzulegen und das Ziel der Handlungen zu bestimmen, da die Seeherrschaft in der Regel nicht gleichzeitig in allen Seegebieten gewährleistet werden konnte.

Der strategische Einsatz hansischer Flottenkräfte konnte in der Seeschlacht, bei Seelandungen und in der Seeblockade erfolgen. Während die Seeschlacht und die Seeblockade in der hansischen Seekriegsgeschichte generell strategische Kategorien darstellen, sind die Seelandungen in Abhängigkeit von der Zielstellung als strategisch oder taktisch einzuordnen.

Das strategische Vorhaben der Städte konnte zur Erreichung der Kriegsziele auch mehrere Kategorien der Seekriegskunst umfassen, beziehungsweise es war im Verlaufe der Kampfhandlungen die Ausweitung einer geplanten Landung in die Entscheidungsschlacht mit der gegnerischen Flotte möglich.

Die Führungskunst des hansischen Flottenbefehlshabers zeigte sich in dem Vermögen, die aufgebotenen Flottengeschwader zur Flotte zu formieren, geschlossen an den Feind zu bringen, um dann die in der Schlacht errungenen Erfolge für die Errichtung der Seeherrschaft auszunutzen.

Nach Untersuchung der hansischen Seekriegsgeschichte konnte festgestellt werden, daß das Seekriegswesen der Städtegemeinschaft über längere Perioden im nordeuropäischen Raum führend war. In diesen Zeiten brachte die Hanse beachtliche Erkenntnisse und Ergebnisse in das Seekriegswesen ein, die mit einigen Beispielen belegt werden sollen.

¹¹ Vgl. J. BRACKER, Ein Wrackfund aus der Elbe bei Wittenbergen, in: See- und Flußhäfen vom Hochmittelalter bis zur Industrialisierung, (Städteforschung, Reihe A, Bd. 24), hg. v. H. STOOB, Köln-Wien 1986, S. 236.

¹² W. BREMER, Die Geschützausrüstungen der Stadt Lübeck im Jahre 1526, in: ZVLGA 5/1886, S. 22.

Die Einführung der Seeblockade als Kategorie der Seekriegskunst zur wirtschaftlichen und militärischen Durchsetzung politischer Ziele gegen Norwegen 1284¹³ ist eines der frühesten Ergebnisse seestrategischen Denkens in den Hansestädten, das sich auch in späteren Kriegen als wirksames strategisches Mittel zur Erreichung politischer Ziele mit Hilfe des Flotteneinsatzes zeigen sollte.

Die Seelandungen im ersten und zweiten Krieg gegen König Waldemar IV. von Dänemark (1361-62 und 1367-70) können als erste amphibische Operationen in der nordeuropäischen Seekriegsgeschichte gewertet werden. Dabei hatte das Seekriegswesen der Hanse einen Stand erreicht, der die Städte und ihre Verbündeten in die Lage versetzte, die Verladung der Truppen, der schweren Belagerungsgeräte, der Reit- und Zuggpferde sowie von umfangreichen Mengen an Nachschubgütern zu planen und zu realisieren, die Sicherstellung und Sicherung der Überfahrt zu gewährleisten, den Kampf um die Anlandung zu führen sowie die seeseitige Sicherung der angelandeten Truppen zu meistern.

Auch mit der Seebefriedung als bewaffneter Seeüberwachung, die ein wesentliches Element zur Aufrechterhaltung günstiger operativer Bedingungen für den Einsatz einer Flotte darstellt, war eine Kategorie der Seekriegskunst gefunden worden, die sich bis heute in den Flotten erhalten hat. Die gleiche Wertung könnte der planmäßige Kaperkrieg erfahren, dieses Mittel des Seekrieges ist noch heute unter dem Begriff der „Störung der Seetransporte“ geläufig.

Aufbau und Sicherung der eigenen Konvois belegen die Fähigkeit der hansischen Flottenhauptleute, Schlußfolgerungen sowohl aus den Handlungen der eigenen Kaper auf den gegnerischen Seeverbindungen als auch aus der Gefechtsfähigkeit des Gegners zu ziehen und die Sicherungskräfte entsprechend zu bemannen, aufzurüsten und zu formieren. Damit brachte die Hanse auf dem Gebiet des Geleitwesens im Nord- und Ostseeraum beachtliche Neuerungen in das Seekriegswesen ein.

Das Unternehmen der hansischen Flotte Mitte Juni 1428 zur Vernichtung der dänischen Flottenkräfte in ihrem Stützpunkt bei Kopenhagen¹⁴ kann als erstes größeres Seegefecht in Nordeuropa gewertet werden, in dem mit Schiffsartillerie auf Distanz gekämpft wurde. Auch die unmittelbare seeseitige Feuerunterstützung sowohl von der Schiffsartillerie als auch von einer schwimmenden Batterie bei der Blockierung des Hafens war ein Novum im Seekriegswesen.

Betrachtet man die Kampfhandlungen in See, die von den Städten im Verlaufe von mehr als 300 Jahren geführt wurden, so kann man feststellen, daß die Seekriegsführung der Hanse in vielen Fällen ihr gestecktes Ziel erreichen konnte. Es gibt aber auch Beispiele, in denen gut geplante Vorhaben an der Unfähigkeit der Flottenbefehlshaber scheiterten, die oft beachtlichen Schiffsgruppierungen in der Kürze der Zeit zu einheitlich handelnden Kampfverbänden zu formieren und nach den Regeln des Seekrieges geschlossen ins Gefecht zu führen.¹⁵

¹³ Vgl. Detmar-Chronik, hg. v. K. KOPPMANN, (ChrondtStädte, Bd. 19), Leipzig 1884, S. 364.

¹⁴ HR I, 8, S. 195, 225, 232, 264, 296.

¹⁵ Vgl. K. FRITZE, Stralsund und der Hansekrieg gegen Dänemark 1426-1435, in: WZEMAU 1-2/1956-1957, S. 98, und W. MANTELS, Die hansischen Schiffshauptleute Johann Wittenborg, Bruno

So lange es die Hanse aber mit Gegnern zu tun hatte, die ebenfalls nur mit improvisierten Flotten ihre Interessen auf See verfochten, gelang es den Städten immer wieder, ihre Ziele zu erreichen.

Um der allmählich fortschreitenden Entwicklung des Seekriegswesens Rechnung zu tragen und neu aufkommenden Bedrohungen der Schifffahrt besser begegnen zu können, mußten die Hansen sich endlich doch dazu entschließen, von vornherein zu militärischen Zwecken bestimmte Schiffe zu bauen und zu erhalten. Der Zeitpunkt, zu dem das erstmalig geschah, ist nicht genau bekannt, mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit aber kann er auf den Anfang des 15. Jh.s datiert werden. Diese ersten Anfänge einer ständigen Kriegsflotte waren jedoch keine hansische Angelegenheit, sondern eine Sache der einzelnen Hansestädte, die die entsprechenden Aufwendungen nach Maßgabe ihrer eigenen Erfordernisse und finanziellen Möglichkeiten vornahmen.

Sicher setzte der Kriegsschiffbau in mehreren Hansestädten etwa gleichzeitig ein, aber nur aus Lübeck liegen uns einigermaßen aussagekräftige zeitgenössische Aufzeichnungen über Anfänge und erste Resultate für die erste Hälfte des 15. Jh.s vor.

Zum Aufbau größerer Flottenverbände sollte es aber nicht kommen. Mit dem Niedergang der Hanse und der weiteren Entwicklung der Seemacht in den west- und nordeuropäischen Staaten mußte der hansische Einfluß zur See Schritt für Schritt in die Bedeutungslosigkeit herabsinken.

Zusammenfassend muß man aber zum strategischen und taktischen Instrumentarium des hansischen Seekriegswesens sagen, daß die Hansen nicht nur im Handel, im Schiffbau und in der Kultur eine beachtliche Kreativität aufbrachten, sondern daß auch sehr bedeutsame Neuerungen im Bereich der Seekriegführung bei ihnen ihren Ursprung haben. Gewiß haben sie auf diesem Gebiet viele Erfahrungen von den Nachbarvölkern im Nord- und Ostseeraum übernommen und weiterentwickelt, wie zum Beispiel im Seegefecht und bei den Seelandungen, doch drei Kategorien der Seekriegführung sind entscheidend von ihnen geprägt und im großen Stil im nördlichen Europa angewandt worden. Das sind die Seeblockade, das Konvoisystem sowie die Seeüberwachung und -befriedung.

Warendorp und Tidemann Steen, in: HGBII 1871, S. 122, sowie FRITZE; KRAUSE, (wie Anm. 2), S. 140 f.

Hanse und Reich im 15. Jahrhundert - ihre Beziehungen im Vergleich

HORST WERNICKE

Post salutacionem. Leve gnedighe here und frouwen. Leven sunderliken vrundes. Als juwen beschedene wisheit wol weten under juwer hogen werdicheit do wy to wetende, dat wii juwen briif, den gi, juwe erbaren herren unde sunderliken vrundes, up Laurentii ghegheven hebben, wii vruntliken entfangen unde wol vernommen hebben, ynne halden van der dachvard, dii gheordiniert hebben to haldene to Rozocke midewekens vor de Lambrechtsdag, vor de heremissen, umme uterlike to hantierne unde to sprekende overmegherleye ghebreke, schade, jamer, anghste unde nod, unde rat to hebbende up mangherleye grote sake.¹

Eine solche Einleitung hat auch der Rezeß des Lübecker Tages von 1418, auf dem schwerwiegende Probleme des hansischen Bundes, seiner Städte und des Handels diskutiert wurden. Es war eine Zeit, in der sich die sogenannte Blüte der hansischen Vormacht und Größe in Norddeutschland und Nordeuropa allmählich zur hansischen Spätzeit wandelte. Der Wendepunkt, dessen Charakter Konrad Fritze in seinem Buch vor über zwanzig Jahren dargelegt hat², hatte seine Ursachen vornehmlich im Wesen der Hanse, in ihrem Zwischenhandelsmonopol, gegründet auf ihren Privilegien, Rechten und Freiheiten. Der Wandel in der spätmittelalterlichen Gesellschaft bewirkte ebenfalls Veränderungen, deren Wirkung insbesondere durch die frühneuzeitlichen wirtschaftlichen und politischen Entwicklungen, die sich in den werdenden europäischen Nationalmonarchien und in verkümmelter Form in den deutschen Territorialstaaten im Verlaufe des 15. Jh. vollzogen, potenziert wurden.

Das 15. Jh. ist in der Forschung bis vor wenigen Jahrzehnten sehr stiefmütterlich behandelt worden. Es wurde oftmals als ausklingendes Mittelalter, als Zeit des Umbruchs und vereinzelt Neubeginns, vielfach aber als Zeit der gesellschaftlichen Stagnation bzw. wie bei Huizinga im Sinne des Verfalls als „Herbst“ gekennzeichnet.³ Das 15. Jh. zeigte nichts Typisches mehr, sondern nur noch das Erlahmen mittelalterlicher Zustände, die die neuen Entwicklungen jedoch kräftig zu hemmen wußten. Die Betrachtung

¹ HR I, 6, aus mehreren Eingangsf formularen der Hanserezesse zusammengestellt und auf den Tag der Tagung bezogen.

² K. FRITZE, Am Wendepunkt der Hanse, Berlin 1967.

³ J. HUIZINGA, Herbst des Mittelalters. Studien über Lebens- und Geistesformen des 14. und 15. Jh.s in Frankreich und in den Niederlanden, hg. v. K. KÖSTER, 11. Aufl., Stuttgart 1975.

tung der politischen Entwicklungen zeigt ein ohnmächtiges Königtum, daß mit nunmehr untauglichen Mitteln des Lehnrechts alte Kaiserherrschaft herstellen wollte; übermächtige Kurfürsten, die eine eigene territoriale Macht aufbauten und dem König ebenbürtig wurden; Reichsfürsten, die es den Kurfürsten gleichtun wollten und zum Teil dazu auch in der Lage waren; Reichsstädte, die ähnlich den Fürsten Träger der partikularen Mächte waren, und der Zentralgewalt, die selbst eine Teilkraft im Reich war. Die anderen Städte suchten sich in dieser Zeit territorialfürstlicher Offensive mit den Fürsten zu arrangieren und nutzten den Raum, den die kommunale Autonomie geschaffen hatte. Alle standen einer Zentralisierung im Reich entgegen.

Es ist seit Ende der sechziger Jahre ein Überdenken bei der Bewertung dieses Jahrhunderts in der deutschen Geschichtsschreibung im Gange. Die Behandlung der Fragen von Reichs- und Kirchenreform wurde gekoppelt mit solchen Problemen wie der Entwicklung moderner Produktivkräfte und Produktionsverhältnisse, nichtadliger bürgerlicher Elemente und Strukturen. Die Vertreter der bürgerlichen Konzeption von der Übergangsgesellschaft - vom Feudalismus zur modernen bürgerlichen Gesellschaft - also dem Zeitraum vom 12. bis zum 18./19. Jh., sprechen der Reichsgewalt noch die Fähigkeit zu, sich den moderneren Erfordernissen staatlicher Verantwortung in spezifischer Form angepaßt zu haben. P. Moraws Überlegungen, daß struktureller und funktioneller Wandel eine neuartige Machtgrundlage im Verlauf des 15. Jh.s geschaffen haben, bereitet den Boden für die Reform in der Reichsverfassung während des 16. Jh.s, die der Reformation nur noch als Beschleuniger ohnehin schon verlaufender Wandlungsprozesse bedurfte.⁴ Die deutsche Zentralgewalt war im 15. Jh. nicht nur durch die Könige/Kaiser vertreten, sondern suchte durch Anpassung der lehnsrechtlichen Strukturen an die Ware-Geld-Wirtschaft neue verfassungsrechtliche Grundlagen. Neben den König traten die Kurfürsten und andere Großdynastien sowie der Reichstag als ständische Versammlung der deutschen Reichsstände. Gleichzeitig verliefen in den größeren und kleineren deutschen Territorialfürstentümern Prozesse der Konzentration fürstlicher Macht in Auseinandersetzungen mit den sich seit dem 13. Jh. formierenden landständischen Vertretungen. Der Erfolg in den Territorien war unterschiedlich, im Reich blieben die Bemühungen selbst um kleinere verfassungspolitische Veränderungen, wie sie auf den Reichsversammlungen besonders während der Regierungszeit König Sigismunds und König Friedrichs beraten wurden, in den Anfängen stecken. Es wurde nur jeweils der reale Machtbereich abgesteckt. Ein Beispiel ist dafür die Reformatio Fridrici von 1442, die die Reichsreformbewegung der ersten Hälfte des 15. Jh.s abschloß.⁵

In diesem politischen Verfassungsgefüge bewegten sich die Hansestädte und ihre bündischen Vereinigungen, die den Namen Hanse der deutschen Städte und des Kaufmanns trugen.

Gegenstand dieses Aufsatzes soll es nun weniger sein, das kaum zu überschauende Beziehungsgeflecht der einzelnen Hansestadt und der Hanse mit den umliegenden feudalen Territorien und dem Ausland zu betrachten, sondern eher, solchen Fragen wie den folgenden nachzugehen: Welcher Stellenwert ist der Beziehung der Hanse zu König

⁴ P. MORAW, Von offener Verfassung zu gestalteter Verdichtung, (Propyläen Geschichte Deutschlands, Bd. 3), Berlin 1985.

⁵ A.a.O., S. 379.

und Reich im 15. Jh. zuzumessen? Welcher Art war die Wertschätzung beider füreinander? Wie gestalteten sich ihre Beziehungen? Ist die Hanse verfassungspolitisch - vom Reich her gesehen - faßbar und zu werten?

Ist der Meinung von Goswin von der Ropp zuzustimmen, wenn er am Ende des vorigen Jahrhunderts schreibt: „Die politische Geschichte der Hanse im Mittelalter weiß uns von Kaiser und Reich gar wenig zu berichten. Unbeeinflußt vom Reich, aber auch unbekümmert um das Reich vollzieht sich die Entwicklung unseres Bundes, und trotz mannigfacher Beziehungen der einzelnen Glieder zu den Reichsgewalten greift die Hanse in den großen Gang der deutschen Reichspolitik ebensowenig ein wie umgekehrt das Reich in die Ausgestaltung des hansischen Wesens.“⁶

Heinz Gollwitzer glaubt in der Festschrift für Heinz Stoob 1984 eine Entfremdung der „An-See-Städte“ vom Reich und den Reichsgliedern festzustellen. Dies geschieht aus einem Vergleich heraus. Er fragt: „Wenn die hauptsächlich süd- und westdeutschen Reichsstädte eine noch mehr oder minder funktionierende Städteorganisation im Norden vor Augen hatten, ist die Frage nicht belanglos, ob sie von dort Impulse empfangen haben; dies um so mehr, als eine Anzahl von Hansestädten, Lübeck voran, zu den Reichsstädten zählten. [...] Struktur, Interesse und Zielsetzung waren nun allerdings so weit von der süd- und westdeutschen reichsstädtischen Welt entfernt, daß man auf die gestellte Frage wohl mit einer Fehlanzeige antworten muß.“⁷ Aus marxistischer Sicht hat Erhard Voigt schon in den sechziger Jahren die These formuliert, daß die Hanse wohl nicht als neben oder außerhalb des Reiches stehende Kraft zu betrachten sei, sondern daß sie eine spezifische Funktion zu erfüllen hatte: „Sie füllte vielmehr die Lücke aus, die das Hinausdrängen des Königtums aus Norddeutschland gerissen hatte.“⁸

Auf einigen Tagungen der Hansischen Arbeitsgemeinschaft in den Jahren 1962, 1974, 1979 und 1980 standen Probleme ständischer Vertretung, städtischer Autonomie und der Stellung der Hanse innerhalb der deutschen Nationalgeschichte zur Diskussion. Die Brechung städtischer Autonomie und die Einordnung der Städte in den territorialen Fürstenstaat im 15. Jh. gibt unserer Fragestellung besonderes Gewicht.

Waren es 1962 generelle Fragen der Stellung der Hanse in der deutschen Nationalgeschichte, so wurde 1974 in Cottbus die ständische Entwicklung in den norddeutschen und -europäischen Territorien untersucht, die den Rahmen für die hansische Handelstätigkeit abgaben. Die Tagung von 1979 suchte mehr der städtischen Beteiligung an den ständischen Entwicklungen seit dem 13. Jh. auf die Spur zu kommen und in ihnen den Stellenwert der hansestädtischen und hansischen Welt zu bestimmen. Die Tagung im Jahr darauf schloß sich mit der Fragestellung nach Wesen und Wirkung städtischer Autonomie in der spätmittelalterlichen Geschichte an und gab Antworten auf die komplizierte Verquickung der städtischen mit der herrschaftlichen Welt und deren Grenzen bis hin zu der Frage nach dem historischen Stellenwert für die Vorgänge im 15. Jh., die zur Brechung der städtischen Autonomie und zur Einordnung der Kommu-

⁶ G. VON DER ROPP, Die Hanse und der Reichskrieg gegen Burgund 1474-1475, in: HGBll 1898, S. 43.

⁷ H. GOLLWITZER, Bemerkungen über Reichsstädte und Reichspolitik auf der Wende vom 15. zum 16. Jahrhundert, in: Civitatum communitas. Studien zum europäischen Städtewesen. Festschrift für Heinz STOOB zum 65. Geburtstag, Köln - Wien 1984, S. 491.

⁸ E. VOIGT, Reichsgewalt und hansisches Bürgertum, in: WZEMAU 5,6/1963, S. 516.

nen in den territorialen Fürstenstaat führten. Es wurde festgestellt, daß im Kerngebiet der Hanse die Städte ob ihrer noch beträchtlichen Wirtschaftskraft im dualistischen Ständestaat ihren geachteten Platz fanden. Ein Grund dafür ist wohl insbesondere in der bündischen, hansischen Rückendeckung dieser Kommunen und in den durch die merkantilen Bindungen bedingten vielfachen anderweitigen Beziehungen zu suchen. Für einige Städte ergab sich aus der fast ungehinderten politisch-rechtlichen Bewegungsfreiheit die Möglichkeit, sich aus der landesherrlichen Abhängigkeit herauslösen zu können. Sie nutzten dazu die Einflußmöglichkeiten des deutschen Königs, um sich den Status als Reichsstadt zu erkämpfen.

Friedrich Bernward Fahlbusch hat in der Reihe Städteforschung mit seinem Buch „Städte und Königtum im frühen 15. Jahrhundert“⁹ einige Beispiele für die Regierungszeit Kaiser Sigismunds von Luxemburg geliefert. Der Erfolg solcher Bemühungen von Hansestädten war gering - Fahlbusch gibt die Städte Lüneburg, Braunschweig, Herford, Hildesheim, Göttingen an. Heinz Gollwitzer¹⁰ nennt Braunschweig, Erfurt, Magdeburg, Minden, Münster, Osnabrück, Bremen, Rostock, Göttingen, Hannover, Wesel, Soest, Herford, Warburg, Brakel sowie die größeren preußischen Städte¹¹, während E. Schubert auf die Reichsmatrikel von 1431 verweist¹² - und hier auf Hamburg, Rostock, Wismar, Greifswald, Göttingen, Stralsund, Herford, Bremen, Lemgo, Brakel, Paderborn, Warburg, Magdeburg, Braunschweig, Lüneburg. Erst der Druck der Fürsten auf die Städte im 16. Jh. - wie es Klaus Friedland am Beispiel Lüneburgs gezeigt hat¹³ - führte zu einer Belebung des Reichsstadtgedankens in den Städten selbst.

Die städtischen Bemühungen, sich dem Kaiser zu nähern, wurden in der Regel durch zwei Faktoren bedingt: Der erste ist mit der beginnenden Verschlechterung der politisch-rechtlichen Lage der Einzelkommunen schon genannt, der zweite rührt aus den Bemühungen insbesondere des luxemburgischen Herrschers Sigismund her, sich der Kraft und Unterstützung dieser Städte zu versichern. Fahlbusch konstatiert für alle angeführten Beispiele, daß die Städte nur zum eigenen Vorteil dem König entgegenkamen, seine Forderungen erfüllten und ihm Geld oder andere Leistungen zuführten.¹⁴ Mit den Bemühungen um die Erlangung des Status als Reichsstadt ist einer der Berührungspunkte genannt, die die Interessen der Hansestädte und des Reichsoberhauptes verband. Solche gewollten Berührungen sind auch die Ladungen zu Reichsversammlungen durch den König. Eine hansische Gesandtschaft erlangte 1415 vom König ein umfangreiches Schiffbruch-/Strandprivilegsprivileg.¹⁵ Auf Vorschlag der preußi-

⁹ F.B. FAHLBUSCH, Städte und Königtum im frühen 15. Jahrhundert, (Städteforschung A, 17), Köln 1983.

¹⁰ GOLLWITZER, (wie Anm. 5), S. 493 f.

¹¹ 1466 wurden sie dann tatsächlich königliche Städte, doch im Rahmen des Königreichs Polen.

¹² E. SCHUBERT, Einführung in die Grundprobleme der deutschen Geschichte im Spätmittelalter, Darmstadt 1992, S. 232, 239; Deutsche Reichstagsakten unter Kaiser Sigmund, 3. Abt., Bd. IX, hg. v. D. KESLER, Gotha 1887, Nr. 408.

¹³ K. FRIEDLAND, Der Kampf der Stadt Lüneburg mit ihren Landesherrn. Stadtfreiheit und Fürstenhoheit im 16. Jh., (QDarstGndSachs, Bd. 53), Hildesheim 1953.

¹⁴ FAHLBUSCH, (wie Anm. 7), S. 160 f.

¹⁵ LUB V, Nr. 520.

schen Städte und des Kaufmanns zu Brügge erbat man sich die Unterstützung Sigismunds beim englischen König wegen Schadensersatzklagen.¹⁶ Der Lübecker Tag vom Mai/August 1416 ließ bei den Mitgliedern Erkundigungen einziehen, ob man sich beim Römischen König um Privilegien bemühen solle, *dar de hense mede sterked werde*¹⁷, da, wie der Stralsunder Bürgermeister Nikolaus Voge aus Konstanz berichtete *dysse konyng wert eyn mechtych Keyser merket, wo gy syme banne kunden wedder wesen*.¹⁸ Dies hing eng mit der Aufforderung Sigismunds an Lübeck zusammen, sich Privilegien bis zum 30. Mai 1417 bestätigen zu lassen.¹⁹ Lübeck und die Städte erhielten den Auftrag, in Gegenwart des Königs mit den Boten des englischen Königs zu verhandeln. Der deutsche König ging seinen eigenen Interessen nach. Sigismund nutzte seine Schutzherrschaft über die Papstkirche dazu, sich als oberste Schiedsgewalt innerhalb der Christenheit zu profilieren. Außerdem suchte er nach dem Verbot, mit Venedig Handel zu treiben, nach einer Möglichkeit, politische Verbündete zu gewinnen.

Diese Annäherung sollte die letzte sein, in der gegenseitige Bemühungen, mit unterschiedlicher Zielrichtung zwar, aber aufeinander abgestimmt, zwischen Hanse und Königtum zu registrieren sind. In diese Bemühungen waren auch gewisse Formen der Beunruhigung für die Städte eingebunden. So war es vor allem die Einmischung in die Angelegenheiten Lübecks, die die Städte von sich wiesen. Trotz Acht und Oberacht, erwirkt durch die Vertreter des alten Rates und norddeutsche Fürsten, und der Exekutionsmandate an die umliegenden Fürsten erstritten die Hansestädte ihre Zuständigkeit in diesem Fall.²⁰

Man bezog sich im ersten Schiedsspruch der Hansestädte auf den König *na rade, hete, vulbort und bede des alledurchluchtigesten vorsten und herren, herren Sigismundes, Romeschen Koniges*, doch war es wohl eher die Kraft der Kommunen, die den Spruch herbeiführten: *Ume des gemenen besten willen, dem almechtigen God to love, deme hilgen Romischen Ryke to eren und dem dorchluchtigesten vursten und heren, heren Eryke, Konige to Denemarken to willen und to werdicheyt und der egenomeden stadt Lubeke, anderen steden, landen und luden to neuticheyt und to vromen wurde der alte Rat wieder in Lübeck aufgenommen und der Schaden ersetzt*.²¹

Einladungen zu anderen Reichsversammlungen ergingen seit der Königszeit Sigismunds des öfteren. So wurde zum Konzil zu Basel 1432²² verfahren, zu dem auch der Kaufmann zu London seine Meinung kundtat. Im Zusammenhang mit den Ladungen zu Verhandlungen kam es immer auch zu konkreten Forderungen nach Geld und Heerfolge. Das Problem der zwanziger und beginnenden dreißiger Jahre des 15. Jh.s für König, Reich und Reichsstände war die ausgreifende Hussitengefahr. Mehrmals forderte Sigismund nicht nur die Reichsstädte, sondern auch die hansischen Immediatstädte zu

¹⁶ HR I, 6, Nr. 444-451, 337 § 23,4.

¹⁷ A.a.O., Nr. 262.

¹⁸ A.a.O., Nr. 192 (R).

¹⁹ A.a.O., Nr. 381-384.

²⁰ FAHLBUSCH, (wie Anm. 7), S. 103; HR I, 6, Nr. 264 f.

²¹ HR I, 6, Nr. 268, Einl. (S. 234).

²² HR II, 1, Nr. 147.

Leistungen auf.²³ Rostock und Wismar verwiesen 1423²⁴ auf ihre Landesherrschaft, aber auch Lübeck war zumindestens in den ersten Jahren zurückhaltend. Erst als seit 1427 die Bedrohung auch nord- und westdeutscher Gebiete reale Konturen annahm, sah man sich zur Zahlung der Hussitensteuer veranlaßt.²⁵

Im Zusammenhang mit der Hussitengefahr gewann auch die wendisch-dänische Auseinandersetzung für den König an Interesse, als sich der Herrscher für seine Schiedsrichterrolle in einem dänischen Bericht mit *dat he erer aller here is dat he eyn overmann dar to bleve* die nachherige Hilfe der Hanse und des dänischen Königs gegen die Ketzer versprach.²⁶ König Sigismund argumentierte mit der immer von den Städten vorgebrachten Forderung nach Handelssicherheit, als er den Hansestädten 1429 gebot, mit dem Kriege Schluß zu machen und für einen sicheren Handel Sorge zu tragen.²⁷ Die Rechnung hatte der König Sigismund aus der Sicht des allmächtigen Römischen Königs gemacht, ohne die Interessen der Hanse und insbesondere die der wendischen Städte zu berücksichtigen. Sie ging nicht auf, weil die wendischen Städte, in richtiger Kenntnis der wahren Lage König Erichs in seinem Land, ihn weiterhin zum Krieg zwangen. Selbst die Hussitengefahr konnte sie von diesem Ziel nicht abbringen.

Wie das Reich, so stellte auch die Hanse in politischer Hinsicht kaum eine einheitliche Macht dar. Das Reich wurde durch den König repräsentiert, zugleich standen aber auch andere mächtige Fürsten und Reichsstädte dafür. Ähnlich verhielt es sich bei der Hanse, und dies um so mehr in der Zeit der Zunahme von städtischer Separation, ausländischer Konkurrenz und territorialfürstlicher Bedrohung. Die Hanse, der tatsächlich eine gewisse Konturlosigkeit eigen war, stellte ein Konglomerat von Über- und Unterordnungen selbständiger, autonomer und abhängiger politisch-rechtlicher Einheiten dar, die mit vielfachen Fäden aneinander und untereinander verbunden waren. Wie ein Wunder muß es da schon anmuten, wenn die Hanse trotz aller divergierenden Interessen und widersprüchlicher bzw. gegensätzlicher Aktivitäten als wirksames historisches Phänomen in den Quellen erkennbar wird. Spielte Tradition in diesem Zusammenhang manchmal eine Rolle, so waren es wohl vornehmlich die wirtschaftlichen Interessen der Kaufmannschaft, die immer wieder eine Hansepolitik hervorbrachten, neben der sich aber eine Vielzahl von separaten Interessen durchzusetzen versuchte. Eingriffe in die hansische Organisation durch ein nichthansisches Nichtmitglied wurden nicht geduldet. Hansische Strafmaßnahmen gegen einen Bürger oder die Verhansung einer Mitgliedsstadt zogen automatisch die Intervention des Stadtherren bei der Hanse und Lübeck bzw. Nachbarstädten nach sich. Dies verstieß gegen die Statuten, denn was die Hanse, die Städte und deren Bürger anging, konnte nicht vor eine Herrschaft oder deren Gericht gezogen werden. Diplomatisch antwortete man solchen Bittschriften und Befehlen immer damit, daß man zum gemeinen Besten nach dem Schluß der Städte und zum

²³ HR I, 7, Nr. 660 f.

²⁴ A.a.O., Nr. 662 f.

²⁵ K. FRITZE, Die Hansestädte und die Hussiten-Kriege, in: GSJb 1961, S. 40-53.

²⁶ HR I, 8, Nr. 516 § 4.

²⁷ A.a.O., Nr. 565.

Wohle des Kaufmannes handele und stets zur Unterhandlung und zur Zurücknahme der Maßnahme bereit sei. Solange aber werde die hansische Strafe aufrechterhalten.

Der König setzte sich auch für verhanste Bürger oder Städte ein, etwa für Goslar 1445 oder für Köln 1471. Als oberster Gerichtsherr, der von der Stadt oder dem Stadtherren angerufen worden war, suchte er die Angelegenheit zu schlichten, wurde aber stets in allen Fällen zurückgewiesen. Man wolle dem König und dem Reiche alles geben, was ihnen nach Ehre und Pflicht zustehe, aber in diesem Falle sei der König falsch unterrichtet oder nicht kompetent; so oder ähnlich wurde in solchen Fällen argumentiert. Das Fehlen einer Verfassung, die die Abhängigkeiten der einzelnen Reichsglieder voneinander, die Zuständigkeit der Reichsinstanzen und königlichen Machtmittel festgelegt hätte, machte sich allenthalben bemerkbar. Diese Unbestimmtheit in Detailfragen war aber Bestandteil des spätmittelalterlichen Reiches. Allein durch sie konnten so viele miteinander konkurrierende politische und Gerichtsgewalten existieren, die einander die Kompetenzen streitig machten, sich selten ergänzten, sondern mehr dem Mächtigen die Chance zur politischen Einflußnahme einräumten.

Die königliche Forderung sei unbillig, da ohne Berechtigung, deshalb beschwichtigte man 1422 den königlichen Exekutor, den Herzog von Sachsen-Lauenburg: *Were aver, dat wii also unde mere nicht irvaren en hadden, so wolde wii unsern gnedigsten heren, deme Romeschen Koninge, also sik vol geburet, myt alle deme, dat wii vormocht hadden, gerne gehorich unde behegelich syn geweset, alse wii ok alle wege billiken gerne doen.*²⁸ Diese Antwort muß den König mißgestimmt haben, zumal, wie ein Gesandter des Hochmeisters vom königlichen Hof zu Brünn mitteilte, der Verdacht allzu selbständiger Politik gegenüber den Hansens ohnehin bestand. Der sich selbst immer in Geldverlegenheit befindende Sigismund erteilte dem Deutschen Orden 1434 die Erlaubnis, den Pfundzoll in Danzig zu erheben.²⁹ Die Auseinandersetzungen in Preußen hatten sich in der Mitte des 15. Jh.s so zugespitzt, daß sich die Stände, geführt von den großen preußischen Städten, in einer landständischen Vereinigung verbanden. Ob nun mit der umstrittenen königlichen Bestätigung oder nicht, der Preußische Bund trat mit konkreten Forderungen an den Hochmeister heran, wozu auch die Pfundzollabschaffung gehörte. Derart in die Enge getrieben, legte der Hochmeister der Ständeversammlung im April 1442 den Antrag vor, seine Privilegien dem König zur Bestätigung zu unterbreiten. Daraufhin antworteten die Stände, voran die Städte: *nachdem und eynsulches bey allen euwiren vorfaren nye ist geschen mit euwiren undersaszen was ungelumffes und schafen doon muchten komen.*³⁰ Man erwartete vom König Friedrich III. also nichts Gutes. Es wird ferner deutlich, daß der Deutsche Orden bisher keine direkte staatsrechtliche Bindung an das Reich besessen hatte. Dessen ungeachtet bemühten sich im Auftrage des Stralsunder Hansetages lübische Gesandte beim König um die Abschaffung des Pfundzolles; ebenso wird von dieser Zusammenkunft 1442 an die preußischen Städte geschrieben.³¹ Diese suchten sich über den Bischof von Ermland und einen

²⁸ HR I, 7, Nr. 551.

²⁹ HUB VI, S. 79 Anm. 1.

³⁰ HR II, 2, Nr. 570.

³¹ A.a.O., Nr. 587.

weiteren Ritter beim Hochmeister Rückendeckung.³² Sollten wegen dieses Beschlusses Beschwerden einer Stadt geschehen, dann hatten sich die anderen Städte für diese zu verwenden.

Riga verlangte von Lübeck 1457 als Haupt der Hanse und in Erfüllung der Rezesse, daß es die private Streitsache zwischen dem Kölner Pennynk und dem Rigaer Soltrump beilege, ohne daß der von Pennynk erstrebten Klage vor dem König nachgegangen würde.³³ Hier galt es, Abhilfe zu schaffen. Ähnliche Privatklagen häuften sich, da sie in der Regel in ihren Städten keinen Richter fanden, der ihnen ein von ihnen erwartetes Urteil gesprochen hätte. So suchten sie durch Geschenke beim König ihr Recht zu erhalten. Solche Privatfälle wuchsen sich zuweilen zu einer Gefahr für eine Stadt aus. Der Fall des Eghard Westranse aus Danzig ist ein Beispiel dafür. Angeblich wurde Westranse im wendisch-dänischen Krieg Gut geraubt. Die von den betroffenen wendischen Städten angebotenen Verhandlungsorte schlug er aus und ließ Wismarer Gut durch den Hochmeister in Danzig arrestieren. Gleichzeitig erwirkte er 1441 ein königliches Mandat, sich an dem Wismarer Gut bis zur Höhe seines Verlustes schadlos halten zu können.³⁴ Damit verstieß dieser hansische Bürger gegen einen von der Hanse stets peinlich befolgten Grundsatz, daß kein Bürger für den anderen haften solle und ebenso keine Kommune für die andere zur Verantwortung gezogen werden könne. Die Solidarhaftung war in allen Privilegienverhandlungen der Hanse ein Punkt, der stets Bestandteil der Verträge sein sollte.

Wismar reagierte, unterstützt von Lübeck, daher mit entschiedenem Protest. Gegenüber dem Hochmeister Paul von Rußdorf wies die Stadt auf ihre Unschuld hin und erklärte, der Brief des Königs, *jo machtlos scollen wesen, wente wii ne in der zake vor usen allergnedighesten und werliück ropen jeghen den ungheladenen unde unvorwunnenen nyne ordelle scolen werden ghegheven ...*³⁵ Noch deutlicher wird der Fall, wenn man betrachtet, was Wismar im Auftrage des Lübecker Hansetages formulierte: Wismar habe sich an die Beschlüsse der Hanse gehalten, dies soll auch Westranse tun, denn *wente, we der menen Hensestede privilegia unde vrigheyde wil bruken, de scal ok jo ere ordinancien beschermen unde unghesenghet holden.*³⁶

Im 15. Jh. waren die Hansestädte des öfteren von innerstädtischen Auseinandersetzungen betroffen. Die abgesetzten Ratsleute suchten stets beim Stadtherren und beim König Unterstützung. Deren Aufruf zur Wiedereinsetzung folgte alsbald als Strafe die Achterklärung. Lübeck, Goslar, Rostock, Halberstadt und andere Kommunen sahen sich mit solchen Drohungen des Reiches konfrontiert. Die Antwort war von der Hanse stets der Hinweis auf die übliche Praxis, daß die Städte ihre Angelegenheiten untereinander regelten. Sehr wohl erkannten die Städte diese Gefahr und begegneten ihr mit der ihnen eigenen Art. Sie nutzten ihr Geld, um die Ächtung entweder unwirksam zu machen oder eine schnelle Aufhebung zu erreichen. Das Vorgehen hing zunächst von der

³² A.a.O., Nr. 571.

³³ HUB VIII, Nr. 602.

³⁴ HUB VI, Nr. 604, 613, 627, 632, 636, 639, 648, 681, 728, 736.

³⁵ A.a.O., Nr. 636.

³⁶ HUB VI, Nr. 728.

Höhe der Ausgaben ab. Es war in der ersten Hälfte des 15. Jh.s noch weitaus praktischer, sich dem fernen König zu versagen und dessen Gebote und Verbote zu ignorieren als etwa seit dem Beginn der Regierungszeit Friedrichs III. Weniger die Eigenaktivität des Reichsregiments als vielmehr die durch seine Ohnmacht im eigentlichen Reich und hier besonders im Norden bedingten Angriffe der Territorialfürsten auf die städtische Autonomie ließen Bindungen zum Herrscher zumindestens nützlich erscheinen.

Die vielfachen Reichsreformverhandlungen auf den Reichstagen des 15. Jh.s brachten mit der *Reformatio Friderici* von 1442³⁷ nur einen Kompromiß zustande. Die wenigen Festlegungen zum Landfrieden reichten bei weitem nicht aus, Veränderungen im Reich zu bewirken. Aber die Bestimmungen über das heimliche Gericht wurden des öfteren in den Hansetagsbeschlüssen herangezogen, wie denn dieses Dokument mehr bewirkte als die weitergehende *Reformatio Sigismundi*. Mehrfach hatten die Hansestädte auf ihren Versammlungen die heimlichen Gerichte angeprangert und alle Hansens aufgefordert, im Prozeßgang auf die Anrufung der Femegerichte zu verzichten.

Nach Verkündigung der Reformen Kaiser Friedrichs berief sich z.B. der Lübecker Hansetag von 1470 auf diese und stellte Klage und die Befolgung der Ladung vor Femegerichte unter Strafe.³⁸

Ein anderes Feld, auf dem die Hanse und ihre Städte mit dem Reichsoberhaupt in Berührung kamen, waren die norddeutschen und nordeuropäischen Verhältnisse. Ein gemeinsames Vorgehen beider war selten und dann völlig unbeabsichtigt. Dies war allein durch augenblicklich gleiche Interessen diktiert. König Sigismund war des öfteren darum bemüht - dies ist besonders während des Konstanzer Konzils zu beobachten - sich als oberster Schiedsrichter nicht nur im Reich, sondern auch in Europa aufzuspielen. So suchte er zwischen dem König von Polen und dem Deutschen Orden zu vermitteln. In diesen Versuch wurden die Hanse und vor allem die preußischen Städte und Lübeck verstrickt. Auch sah er sich in der Auseinandersetzung des dänischen Königs Erich um den Besitz des Herzogtums Schleswig, in der die Hanse, voran Lübeck, ganz eindeutig Position beziehen mußte, als Mittler. Diese Tradition setzte König Friedrich III. fort, indem er König Christian I. mit dem Herzogtum Schleswig belehnte. Ein königliches Mandat zugunsten des dänischen Königs war nicht nur an die Großen Norddeutschlands gerichtet, sondern auch eine Anzahl Hansestädte, die dem dänischen König zu seinem Reichslehen verhelfen sollten und jeglichen Widerstand dagegen vermeiden bzw. brechen sollten.³⁹ Interessant ist die Tatsache, daß König Friedrich III. seiner Reichsstadt Lübeck mißtraute, denn in einem Schreiben an das preußische Städtehaupt Danzig wurde diesem befohlen, Lübeck und seine Bürger zu bestrafen, falls sie die Dithmarschen trotz königlichen Befehls unterstützen sollten. Die Reichsexekution in Sachsen als Reichslehen wurde sowohl dem Belehnten als auch anderen benachbarten Reichsgliedern anbefohlen. Die verfassungspolitische Realität des spätmittelalterlichen Reiches spiegelt die Aufforderung um Heerfolge, Reichstagsbesuch bzw. Hussitengeldzahlung an Städte wie Bremen, Hamburg, Rostock oder Lüneburg wider. Diese waren

³⁷ *Regesta Friderici*, hg. v. J. CHMEL, Bd. III, 1, Anhang, S. XXXIX f.

³⁸ HR II, 6, Nr. 356.

³⁹ HR I, 6, Nr. 294 f.

Landesstädte, nicht Reichsstädte. Verfassungsrechtlich waren sie vom König gar nicht direkt anzusprechen, das Reichsoberhaupt erkannte aber die Macht dieser Städte und ihres Bundes in den politischen Machtverhältnissen im Norden des Reiches an.

Abgesehen vom Strandrechtsprivileg von 1415 durch Sigismund galten die königlichen Privilegien nur einzelnen Städten und waren in der Regel nur die Bestätigung nach erfolgter Wahl. Hier sind die Reichsstadtprivilegien, Zoll- und Gerichtsstandsprivilegien zu nennen. Die Hanse hat sich nur selten um Hilfe an das Reichsoberhaupt gewandt, wenn es um die Verfolgung ihrer Interessen beim dänischen, englischen, französischen, schwedischen und polnischen König ging. Der König griff mit diplomatischen Mitteln immer dann ein, wenn auch fürstliche Interessen sowie seine eigenen im Spiel waren. Hierfür ist der dreizehnjährige Krieg in Preußen 1454-1466 und die Auseinandersetzung der preußischen Stände mit dem Deutschen Orden heranzuziehen. Über die preußischen Städte und durch andere enge Verbindungen zum Deutschen Orden wurde die Hanse in diesen Konflikt hineingezogen. Der Deutsche Orden nutzte nach dem verlorenen Krieg mit Polen 1409-1411 die Möglichkeit, den hansischen Pfundzoll zu einer landesherrlichen Abgabe umzufunktionieren. Dagegen wandten sich insbesondere alle nichtpreußischen Hansestädte. Der Hansetag von Pfingsten 1417 beklagte sich darüber in einem Schreiben an den König Sigismund.⁴⁰ Auf diese Weise wurde der Streit auf eine höhere Ebene gezogen und schwelte vor sich hin. Der Druck, insbesondere der preußischen Städte auf ihren Herren, veranlaßte livländische Ordensritter dazu, dem Hochmeister 1421 die Abschaffung des Pfundzolls anzuraten.⁴¹ Dies war aber nur ein Schachzug, da man der Hilfe der Städte gegen die Litauer und deren Verbündete, die Hussiten, bedurfte, denn in dem Brief heißt es weiter, daß man sich später beim König ein Zollprivileg erteilen lassen sollte. Die Tatsache der Hussitengefahr im Nordosten bewog Sigismund zur Aufforderung an die Hansestädte, *unsern unde des richs lieben getruwen*, dem Deutschen Orden, Hilfe im Kampf gegen Litauen zu leisten.⁴² Der den Hansestädten benachbarte Herzog Erich von Sachsen-Lauenburg, vom König mit der Durchsetzung seiner Forderung beauftragt, schrieb ebenfalls an Lübeck.⁴³ Doch zeigt sich bei ihm eine bessere Kenntnis des Wesens der Hanse, wenn er die Stadt zu veranlassen sucht, einen Hansetag auszuschreiben. Ein gleiches Schreiben existiert von Herzog Heinrich von Schlesien-Glogau.

Die Haltung der Hansestädte und Lübecks zum Ausbruch des dreizehnjährigen Krieges zwischen Preußen und Polen ist auch aus diesem Grunde zwiespältig. Der Kaiser schrieb im Mai 1454 an Lübeck, es solle sich im Streit der Stände und des Ordens um Vermittlung bemühen und wenigstens einen Waffenstillstand herbeiführen.⁴⁴ Die Fragwürdigkeit dieses Auftrages wird dem Reichsoberhaupt dadurch schon klar gewesen sein, als es weiter formulierte, Lübeck solle den preußischen Ständen keinerlei Unterstützung gewähren - *dem Lande gene beistand don*, wie es der Danziger Ratssende-

⁴⁰ A.a.O., Nr. 397.

⁴¹ HR I, 7, Nr. 347.

⁴² A.a.O., Nr. 544.

⁴³ A.a.O., Nr. 545.

⁴⁴ HR II, 4, Nr. 231.

bote an Danzig mitteilte.⁴⁵ Auch, so schrieb Danzig 1456 an Lübeck, sei es nicht am Kaiser, sich einzumischen, denn der polnische König werde bald schriftlich mitteilen, daß er und seine Untertanen *entzeltet und entagen is durch privilegia und frigkeit van untertanicheit bavestes unde Keizers*⁴⁶. Die Hanse sah andererseits auch keinerlei Veranlassung, in diesen preußischen Verfassungskonflikt einzugreifen, da durch die Bindung der preußischen Kommunen an die Krone Polens zum einen der Weg nach Krakau und Breslau sicherer werden konnte, sich ferner das Hinterland der preußischen Hafenstädte beträchtlich erweiterte und sich drittens an dem Treueverhältnis der preußischen Kommunen zur Hanse wegen ihrer wirtschaftlichen und politischen Macht gegenüber der polnischen Krone nichts änderte. Lübeck sah sich am Ende des Konflikts, der auch einige Verluste für den hansischen Kaufmann gebracht hatte, auf Bitten des Kaisers und des dänischen Königs veranlaßt, Vermittlungsdienste zwischen den Parteien zu übernehmen. Das Reichsoberhaupt ergriff im Konflikt Deutscher Orden - Polen - preußische Stände im 15. Jh. stets Partei für den Deutschen Orden. Dies war angesichts der beträchtlichen Eigeninteressen der Hanse und ihrer Mitglieder ein Grund für den Gegensatz zum deutschen König. Die Hanse übernahm nur bestimmte schiedsrichterliche Funktionen, die sie anstelle des Reiches ausübte.

Zu den wesentlichen Beunruhigungen der Hanse durch die Reichsinstanzen gehörten die Achterklärungen, die stets eine Einmischung von Reichs wegen und im Namen der Könige in die inneren Angelegenheiten der Städte und der Hanse bedeuteten. Gegen solche Verfahren war die Hanse und die einzelne Stadt ohnmächtig. Für den König stellte die im 15. Jh. besonders geübte Ächtungspraxis, abgesehen vom Reichsheerzug, das einzige Exekutivmittel dar, deren Wirkung gegenüber den Betroffenen allein von der durchsetzbaren Gewalt gegen ihn abhing. In den seltensten Fällen war der Kaiser oder König jedoch selbst in der Lage, seine Achterklärung durchzusetzen. Das vom königlichen Hof- bzw. Kammergericht gesprochene Urteil wurde als Mandat an die Glieder des Reiches zur Vollstreckung ausgegeben. Dieser Form der Exekutive war etwas Unbestimmtes, Unsicheres eigen, das noch durch die Tatsache verstärkt wurde, daß in den Vollstreckungsmandaten immer noch die Möglichkeit des Vergleichs eingeräumt wurde.

Die Rechtssprechungspraxis des Königs und der Urteilsvollzug ähnelte damit sehr stark dem Gebaren und Folgen der heimlichen, der sog. Femegerichte, die seit dem 14. Jh. aus Westfalen zunächst auch mit königlichem Privileg Recht sprachen. Der Vollzug wurde dem Kläger und anderen interessierten Parteien überlassen. Die dieser Praxis innewohnende Willkür sollte nach Ausprägung der westfälischen Freigerichte im 15. Jh. zu einer Plage werden. Wie vor dem königlichen Gericht zog der Privatkläger vor das heimliche Gericht, um oftmals durch einseitige Information und entsprechende finanzielle Unterstützung sein Recht zu erhalten. Die öffentlichen Kläger zogen den königlichen Richter vor. Das Ergebnis war in der Regel das gleiche, sollten nicht politische Rücksichten oder Einsprüche interessierter Seiten als Korrektiv wirken. Auf dem Feld der königlichen Rechtsprechung und Achterklärung waren die Berührungen zwischen der Hanse und ihren Städten mit der Zentralgewalt am häufigsten, da das 15. Jh. reich

⁴⁵ A.a.O., Nr. 278.

⁴⁶ A.a.O., Nr. 410.

an Achterklärungen der deutschen Könige und Kaiser gegenüber Hansestädten war. Die Wirkung der Ächtung war in den Augen des hansischen Zeitgenossen nicht sehr groß, denn bei der Klage Danzigs über seine Ächtung vor den mit dem dänischen König versammelten Ratssendeboten der wendischen und sächsischen Städte heißt es, Lübeck sei gegenwärtig in drei Achten, Bremen und Stade in je einer und Rostock sowie Wismar seien gerade im Prozeß vor dem königlichen Hofgericht.⁴⁷ Die Ächtung der Stadt Danzig hatte noch einen anderen Aspekt, auf den der Hochmeister in einem Schreiben an die Hansestädte aufmerksam machte: Danzig stehe wie der ganze Deutsche Orden unter päpstlichem und nicht unter kaiserlichem Schutz.⁴⁸ So harmlos wie die Städte es gegenüber Danzig hinstellten, war aber die Achtpraxis, zumindest unter König Sigismund, wohl nicht. Der niedere Adel nutzte die Möglichkeit, den Kaufmann und die Städte zu schädigen, wenn sich dazu die Gelegenheit bot. Im Falle einer Reichsacht oder gar Oberacht war sogar Straffreiheit für Raub und Tötung im Sinne der Durchsetzung der Reichsacht möglich. Vom Pernauer Tag der livländischen Städte 1437 wurde in diesem Sinne an Lübeck geschrieben: Die Achterklärung über Rostock sei nicht rechtzeitig mitgeteilt worden, *desulven van Rige ere gudere unde lude bynnen Rostocke eyn dels in geselscop erer syndels in schulden unde sendevee, darumme isset en to male unbequeme der selven van Rostocke lude und gudere so hastliken antostende unde to nemende!*⁴⁹ Desgleichen schrieb Danzig an Wismar, es möge Rostock zur Herausgabe von Gut Danziger Bürger bewegen - *desulven gudere willet qwit und frii geven* - die Reichsacht stelle dafür kein Hindernis dar. Der Handel mit einer geächteten Stadt konnte nur mit Vorsicht vonstatten gehen.

Er bedurfte besonderer Sicherung durch entsprechende Privilegien bei den umliegenden Fürsten und der Einheit der Städte, sich an der Ächtung nicht zu beteiligen. Eine solche Einheit und eine volle Sicherung gab es nicht, und so war es das Bestreben der Städte selbst und der Hanse, auf dem schnellsten Wege eine Aufhebung der Acht zu erlangen. Neben Genugtuung für den Kläger war auch eine Lösungssumme an den König zu zahlen. Auf Bitten der Hansestädte und unmittelbarer Fürsprache der mecklenburgischen Herzöge entsetzte König Friedrich III. Rostock 1443 aus der Acht gegen nur 3.000 Gulden. Lübeck hatte ein Vierteljahrhundert früher ein Mehrfaches zahlen müssen. Friedrich Battenberg ist also zuzustimmen, wenn er formuliert: „So kann aufgrund dieses Zahlenmaterials die Vermutung gestützt werden, daß das Mittel der Reichsacht am Königshof gerne genutzt wurde, um die ökonomischen Auswirkungen der Agrardepression auf rechtlichem Weg aufzuhalten. Die Möglichkeiten des Handelsboykotts, die sich aus den Ächtungen ergaben, schufen für viele Adlige den Anreiz, mit dem Mittel der Reichsacht gegen die Städte und das handelstreibende Bürgertum vorzugehen.“⁵⁰ Im 15. Jh. wurden Acht und Oberacht sehr häufig angewandt. Battenberg konnte in seiner Monographie und in seiner Veröffentlichung des Reichsachtbuches nachweisen, daß

⁴⁷ HR I, 7, Nr. 86.

⁴⁸ A.a.O., Nr. 84.

⁴⁹ HR II, 2, Nr. 133.

⁵⁰ F. BATTENBERG, Acht und Anleite im Spätmittelalter. Ein Beitrag zur Geschichte der höchsten königlichen Gerichtsbarkeit im Alten Reich, (Quellen und Forschungen zur höchsten Gerichtsbarkeit im Alten Reich, Bd. 18), Köln 1986, S. 185.

sich gegenüber dem letzten Viertel des 14. Jh.s die Achterklärungen, in die Städte oder deren Bürger verwickelt waren, in der Regierungszeit der deutschen Könige Ruprecht und Sigismund verdoppelten und im ersten Jahrzehnt der Herrschaft Friedrichs III. sich dies noch einmal verdoppelte, so daß also in seiner Regierungszeit viermal mehr Achterklärungen als etwa unter König Wenzel ausgesprochen wurden.

Ein weiteres Beispiel, auf das hier nur verwiesen werden kann, ist die Ächtung Lübecks 1408-1416 wegen der Absetzung des alten Rates. Nur der großen Erfahrung der lübischen Ratsdiplomatie war es zu verdanken, daß König Sigismund der Stadt nicht allzu übel mitspielen konnte. Andererseits hing der Erfolg in der lübischen Frage auch mit den augenblicklichen Interessen des Königs zusammen. So wurde auf Veranlassung des alten lübischen Rates schon 1408 die Stadt Lübeck in die Acht getan -, aus der sie erst 1416 entlassen wurde.⁵¹ Anlaß war die Entsetzung des patrizischen Rates. Ohne ihr Haupt war die Hanse zunächst nahezu handlungsunfähig. Erst der deutsche Kaufmann zu Brügge vermochte durch seine Forderungen gegenüber Hamburg sowie Lüneburg und anderen wendischen Hansestädte eine Interimslösung in der Frage der Führung des Bundes zu erreichen. Diese sah sich aber erst durch die massiven Vorstöße König Sigismunds seit 1412 gezwungen, Schiedsverhandlungen zwischen dem alten und dem neuen Rat vorzunehmen. Allein die politischen Konsequenzen der Achtserklärung, die vom Brügger Kontor mehrfach geschildert wurden⁵², ließen den neuen Rat durch Vermittlung königlicher Gesandter und hansischer Ratsendeboten in Verhandlung mit dem alten treten. König Sigismund setzte die Reichsstadt dadurch unter Druck, daß er die notwendige Privilegienbestätigung und die Annahme der Huldigung von der Achtslösung abhängig machte. Dies war eine der wenigen Situationen, in denen der höchste Machthaber tatsächlich seiner Achtserklärung mit politischen Mitteln Nachdruck verschaffen konnte. Der größte Druck auf den neuen Rat wurde aber durch die drohenden wirtschaftlich-finanziellen Folgen einer weiteren Isolierung der Stadt, auch in ihren außenpolitischen Beziehungen und für die anderen Hansestädte ausgeübt.⁵³ Die Klagen über Beeinträchtigung des Handels bzw. der Privilegien, die mit der Wahrnehmung der Reichsacht und -oberacht in Zusammenhang standen, mehrten sich. Interessant am Verhalten der lübischen Gesandten bei Hofe und gegenüber den königlichen Boten ist ihre stete Vorsicht. Gegen eine bestimmte Summe wurden der lübischen Delegation die Privilegien auf Zeit ausgehändigt. Dem sich dann bei König Sigismund vollziehenden Sinneswandel, der den Privilegientzug zur Folge haben sollte, war der Boden entzogen worden. Der Trumpf lag beim lübischen Rat, der zwar die meisten Ansprüche der Mitglieder des alten Rates anerkannte und auch eine beträchtliche, früher schon vereinbarte Summe an den König zahlte, dennoch jegliche weitere Einmischung des Herrschers in die inneren Angelegenheiten Lübecks und der Hanse zu unterbinden trachtete.⁵⁴ Die Hanse trug im Schlichtungsverfahren den Sieg davon.⁵⁵

⁵¹ Lübeckische Geschichte, hg. v. A. GRAßMANN, Lübeck 1988, S. 253-258.

⁵² HR I, 6, Nr. 337.

⁵³ FAHLBUSCH, (wie Anm. 7), S. 81.

⁵⁴ A.a.O., S. 82-95.

⁵⁵ HR I, 6, Nr. 264 f., 267.

Die frühere Regierungszeit Sigismunds war jedoch auch durch ein beträchtliches Interesse an den Geschicken des Handels gekennzeichnet. Dies stellte ihn in eine Reihe mit seinem Vater Karl IV. Seine Anfrage an den Deutschen Kaufmann zu Brügge über den hansischen Handel und die Hanse selbst stand in engem Zusammenhang mit den Ereignissen um Lübeck, seiner Stadt und dem Haupt der Hanse.⁵⁶ Dieses erste Jahrzehnt seiner Regierungszeit ließ das Reichsoberhaupt auch verschiedentlich als Mittler zu den anderen Herrschern auftreten, indem er sich für eine Hansestadt oder eine Gruppe von Städten verwandte. Dennoch spürte man im Verhalten der Städte bestimmte Berührungsängste, die sich in Ablehnung konkreter königlicher Forderungen artikulierten. Mißtrauen und Interessenlosigkeit bei den Städten sowie beim König über Jahrhunderte hinweg hatten Spuren hinterlassen, die durch das momentane königliche Verhalten - städtefreundliche Akte und Angebote - nicht verwischt werden konnten, zumal seine Gewalt beschränkt und seine Vorstellungen nur kurzfristig aktuell waren.

Die Stadt Soest wurde 1445⁵⁷ in die Reichsacht gebracht. Der Grund war, wie bei den preußischen Städten ein Jahrzehnt später, daß sie die Möglichkeiten der städtischen Autonomie ausgenutzt hatte. Die Stadt machte von ihrem Widerstandsrecht gegenüber ihrem rechtmäßigen Stadtherren Gebrauch. Sie begab sich, gleich anderen kurkölnischen Städten, unter die Herrschaft des Herzogs von Kleve. Für den Kaiser war die Sachlage eindeutig. Eine Landstadt, zumal mit Hilfe eines kurkölnischen Städtebundes, beehrte gegen einen seiner Kurfürsten und Wähler auf. Dies war König Friedrich III. Grund genug, Acht und Oberacht auf Antrag des Erzbischofs Dietrich von Moers auszusprechen. Die Hanse bezog eine andere Stellung zu dem Vorgang. Die Acht gegen Soest wurde als aus ständischer Solidarität geboren anerkannt.⁵⁸ Die Tatsache jedoch, daß sich die Stadt gegen die Angriffe des auf Zentralisierung in seinem Territorium bedachten Erzbischofs behauptete, wurde wohl erst im Verlauf der vierziger Jahre deutlich.

Die Brechung der städtischen Autonomie der Stadt Berlin-Cölln in den Jahren 1442-1448 im Berliner Unwillen läßt die Soester Fehde in einem anderen Lichte erscheinen.⁵⁹ Die Hanse lavierte vorsichtig zwischen königlicher Acht, eigenen Schwierigkeiten im Handel und Problemen der Hansestädte gegenüber den Stadtherren, die sich in Kolberger Fehde, preußischer Konflikt, Osnabrücker Stiftsfehde, Alfeld-Fehde gegen Goslar und andere mehr ausdrückten, und der Möglichkeit, eingreifen zu können. Allein schon die Tatsache, daß Soest ohne vorherige Vorwarnung diesen Schritt ging, veranlaßte die Hanse, sich wenig zu exponieren. Die Bemühungen der westfälischen Städte und Soests selbst, den Hansetag bzw. die Hansestädte als Schiedsrichter zu gewinnen, lag ganz auf der Linie der bisherigen Praxis, Konflikte eines Hansemitgliedes mit einem Stadtherren bzw. anderen feudalen Herren durch die Hansegenossen schlichten zu lassen. Ausein-

⁵⁶ A.a.O., Nr. 187-189.

⁵⁷ LUB VIII, Nr. 274.

⁵⁸ Ebd.

⁵⁹ E. MÜLLER-MERTENS, Bürgerlich-städtische Autonomie in der Feudalgesellschaft - Begriff und geschichtliche Bedeutung, in: *Hansische Studien VI*, Weimar 1984, hg. v. K. FRITZE; E. MÜLLER-MERTENS; J. SCHILDHAUER, S. 11-34; E. ENGEL, Zur Autonomie brandenburgischer Hansestädte im Mittelalter, in: *Hansische Studien VI*, Weimar 1984, hg. v. K. FRITZE; E. MÜLLER-MERTENS; J. SCHILDHAUER, S. 45-75, hier S. 71.

andersetzungen, wie die Soests mit seinem Stadtherren häuften sich in der Mitte des 15. Jh.s. Der vielfache Frontalangriff der Territorialherren auf die städtische Autonomie ihrer Landesstädte war zunächst nur von geringem Erfolg gekrönt. Die Fürsten versicherten sich jedoch beim Reichsoberhaupt der Unterstützung. Sie nutzten das königliche Gericht, die Ächtung und königliche Mandate, um sich, mit höherer Autorität ausgestattet, Vorteile zu verschaffen. Die Mittel und Möglichkeiten der norddeutschen Städte, deren wirtschaftlich mächtigste und politisch einflußreichste in der Hanse vereinigt waren, sich diesen Angriffen zu erwehren, hatten unterschiedliche Gestalt. Allein die wirtschaftliche Macht gab ihnen finanzielle Sicherheit und politische Einflußmöglichkeiten, ihre städtisch-bürgerliche Politik durchzusetzen.

Hier soll jedoch weniger von den bündischen Zusammenschlüssen - der Hanse, ihren Tohopesaten und Regionalbünden die Rede sein, als von den rechtlich-politischen Möglichkeiten der Hanse und ihrer städtischen Mitglieder im Reich.

Die Hanse hatte das ganze 15. Jh. hindurch mit irgendwelchen Achterklärungen gegen eines ihrer Mitglieder zu rechnen, bzw. Acht und Oberacht, die gegen Reichsglieder verhängt wurden, zu beachten. Es war in der Regel wohl weniger die Rücksicht auf das königliche Gebot, daß man sich um Abstellung der Zustände bemühte, sondern vielmehr mußten die Hanse und ihre Städte sich um die Sicherheit der Kaufleute im Reich sorgen. Daher bemühten sich der Hansetag, hansische Gesandtschaften oder regionale Verhandlungen um die schnellstmögliche Aufhebung der Acht. Der ohnehin große Spielraum für Willkür gegen die Bürger und Städte sollte nicht durch die rechtliche Legitimation einer Reichsacht verbrämt erweitert werden. Entschieden wurde auf den hansischen Versammlungen der Mißbrauch der Reichsacht für die gerichtlichen Auseinandersetzungen von Privatleuten verurteilt. Die Städte sollten bei ihren Bürgern dafür sorgen, daß das Reichsoberhaupt bei Strafe des Ausschlusses nicht bei Schuld- oder Erbangelegenheiten sowie anderen Geldgeschäften anzurufen war. Dies lag ganz auf der Ebene jener Bemühungen der Hanse, den Repressalienarrest im hansischen Handelsraum abzuschaffen. Für die Appellation an das königliche Gericht, die allein durch die Hanse eingeräumt wurde, legte man einen Verfahrensweg fest. Zunächst war der rechte Richter, zumeist in der Heimatstadt, anzurufen. Erst, wenn dies alles nicht fruchtete, wurde die Anrufung des kaiserlich-königlichen Gerichtsherrn eingeräumt.⁶⁰ Ähnlich war nach Beschluß der Hansestädte gegenüber den Freigerichten zu verfahren, die dann aber seit 1460 völlig als zuständige und rechtmäßige Gerichtsinstanz abgelehnt wurden.

Die Hanse brachte beträchtliche Energie auf, um in ihren Privilegien und bei ihren Mitgliedern und deren Bürgern zu erreichen, daß jegliche Meinungsverschiedenheit zunächst einem Richter und hier möglichst einem kompetenten Richter zur Entscheidung vorgelegt wurde. Den Vorzug hatte aber allemal die gütliche Einigung in Minne, Freundschaft und Freiwilligkeit. Der Kampf um den Rechtsgang und den rechten Richter wurde in der spätmittelalterlichen Gesellschaft, in der das Faustrecht immer vor geregelten Verhältnissen stand, beständig geführt. Es nimmt nicht Wunder, wenn das

⁶⁰ Solches Vorgehen ist aus dem Gutachten zu entnehmen, das um 1420 erstellt wurde: HR I, 7, Nr. 52, unter Berufung auf den Sachsenspiegel: *uppe sassischer ard.*

Jahrhundert der Fehde, das 15. Jh., auch das Jahrhundert der Prozesse und der Juristen war.

Die vielfache Konkurrenz von Rechten und damit zuständiger und beauftragter sowie anmaßender Richter bzw. Gerichte, die eine Folge und ein Grund für die Anarchie waren, machte es jedem, der es wollte, möglich, sich sein Gericht zu suchen. Zu den unangenehmsten Berührungen zwischen Hanse/Hansestädten auf der einen Seite und Reich/König auf der anderen, gehörten die Ladungen vor das königliche Gericht. Die wenigsten waren ihrem Charakter nach Appellationen an ein höheres Gericht, sondern sie waren vielfach Klagen in der Erstinstanz. Gegen solche Verfahren mußten sich die Städte wenden. 1419 wurde auf dem Lübecker Tag *umme de unwontliken ladinge erer rede, borghere unde inwonere vor dat hilge Römische ryke ane vorvolghinge enes yewelken vor sinen eghen bynnenlandeschen richter* gesprochen und ob dies nach *Keyserrechte oder nach Sasssescher vrigheide* mit Bezugnahme auf den Sachsenspiegel gesehen sollte.⁶¹

Die Städte kamen überein, und auf diesen Beschluß nehmen viele Schreiben bezug, die infolge von Ladungen zum Reichshof- oder -kammergericht als Protest oder Entschuldigung ergingen, daß man dem Reiche gern das geben wolle, was ihm den Rechten nach zustehe, aber den Ladungen wolle man nicht folgen, die Mandate nicht beachten, einschließlich der Ächtung. Dies gelte für alle jene Fälle, in denen der zuständige Richter übergangen und alle Möglichkeiten, sich Recht zu verschaffen, mit des Nachbarn Hilfe fehlgeschlagen waren.

Dieser offensichtliche Widerstand wurde mit folgenden Worten begründet: *Dar umme hebben de Keyserre sulven vorgegeven den Undersatten des rykes in dem rechte, eft sulke unredelike mandate van deme ryke komen, wo se sik darby hebben scholen, unde secht dat recht, dat de undersaten mogen dat unredelike mandat do sik namen nicht dat se dat vorvolgen, sunder dat se dat wedderumme an den koning senden unde underwysen eme der unredelicheid des mandats und vorbeyden des anderen bedinge.*⁶²

Die Diskussion der hansischen Kerngruppe einschließlich einiger sächsischer Städte um die gemeinsame Unterhaltung eines Prokurators beim königlichen Kammergericht war Kennzeichen einer anbrechenden neuen Zeit. Das Gerichtsverfahren, der Rechtsweg, wurde so, wie die Städte es immer erstrebt hatten, zu einem Hauptweg der Auseinandersetzung von Kontrahenten in der spätmittelalterlichen Gesellschaft. Das einzige Handicap dabei war das Fehlen einer Reichsverfassung, in der ein geordnetes Gerichts- und ein einheitliches Rechtswesen seinen Platz gehabt hätten.

Eine wichtige Frage der deutschen spätmittelalterlichen Verfassungsrealität war die Herstellung und Sicherung des Landfriedens. Die königlichen Landfrieden des Hochmittelalters waren ihres Inhaltes entleert, die seit dem Ende des 13. Jh.s besonders aus städtischem Konsens wirksameren territorialen Landfrieden verloren zu Beginn des 15. Jh.s ihre Wirksamkeit vollends, als die Städte sich aus diesem Konsens zurückzogen, weil der Landfrieden in seiner vom Territorialherren bestimmten Organisation nun als Instrument fürstlicher Politik fungierte. Dennoch war ein wesentliches Ziel aller städtischen Politik nach außen die Herstellung eines möglichst sicheren Friedenszustandes

⁶¹ A.a.O., Nr. 51.

⁶² Ebd.

auf den Straßen und zur See. Das von König Sigismund erworbene Strandrechtsprivileg fällt in diese Bemühungen. Alle Reichsreformvorschläge der ersten Hälfte des 15. Jh.s waren, neben anderen Fragen, auf die Sicherung des inneren Friedens im Reich konzentriert. Jedoch wurde mehr über den Frieden geredet, als daß er tatsächlich hergestellt werden konnte. Das 15. Jh. war eher eine Zeit zahlloser Fehden als eine Friedenszeit. Dennoch ist hier auf das gemeinsame Interesse von König und Hanse hinzuweisen. Doch beide verstanden etwas anderes unter der Friedenswahrung. Die königlichen Bemühungen richteten sich auf den inneren Frieden im Reich, um die eigenen Interessen durchsetzen und selbst nach außen mehr Kraft einsetzen zu können.

Also war weniger der konkrete Frieden auf der Straße, dem Markt oder dem Wasser von königlichem Interesse, für den aber die Hansen kämpften, sondern es ging mehr um die Verhinderung von Konflikten zwischen den Fürsten untereinander und um die Einschränkung der Adelsfehde. Der hansische Kaufmann benötigte für seine Geschäfte Straßensicherheit, Marktfreiheit und Geleit. Daran hatte der König im 15. Jh. kein Interesse, da die Städte ihn auch nicht an ihren Gewinnen beteiligten. Garantien der für die Hanse wichtigen Sicherheit wurden ihr in Gestalt der Privilegien, Rechte und Freiheiten im Ausland gewährt und waren mit dem Privilegiensystem in den norddeutschen Gebieten gegeben. In diesen Gegebenheiten wirkte der Eingriff des Königs immer dann störend, wenn er das Gleichgewicht der Kräfte durch einseitige Parteinahme ins Wanken geraten ließ.

Die Hanse wurde so sehr als Glied des Reiches angesehen, daß sie auch als solches von den norddeutschen Fürsten angesprochen wurde. So suchte Herzog Heinrich von Schleswig die hansischen Ratssendeboten auf dem Lübecker Tag von 1423 zur gemeinsamen Absendung einer Gesandtschaft an König Sigmund zu veranlassen.⁶³ 1456 richtete Herzog Wilhelm von Braunschweig-Lüneburg an die in Lüneburg versammelten Städte die Aufforderung, sich darum zu bemühen, daß die Stadt Lüneburg nicht weiter von ihm entfremdet werde. Im Verlaufe des Prälatenkrieges war die Stadt an einen anderen Teilfürsten gekommen.⁶⁴ Solche Anträge an die Hanse und Lübeck lagen häufig vor. Sie machten die anerkannte Macht und regionale Schiedsrichterrolle der Städte und ihrer Vereinigung deutlich.

Große politische Ereignisse im Norden Deutschlands im 15. Jh. waren ohne hansische Stellungnahme nicht denkbar, während es derjenigen des Reichsoberhauptes nicht bedurfte.⁶⁵ Nur in jenen Fällen, in denen einer der Beteiligten sich benachteiligt glaubte und irgendeine Möglichkeit der Revision des Status quo sah, wurde der König herangezogen. Diese Selbstregulation der politischen Machtverhältnisse hatte sich seit der Abstinenz der deutschen Könige, also etwa seit dem 13. Jh., im Norden des Reiches ergeben. Die Hanse vertrat im Gegensatz zu den norddeutschen Fürsten und dem dänischen König weniger herrschaftliche Interessen als vielmehr aufgrund ihres weitgespannten Handels eine abwägende, den Kaufmannsinteressen dienende Politik. Diese verhinderte das Versinken in die Kleinheit der norddeutschen Territorialverhältnisse, brachte aber

⁶³ A.a.O., Nr. 609.

⁶⁴ HR II, 5, Nr. 477.

⁶⁵ H. WERNICKE, Studien zum Verhältnis der Städtehanse zum norddeutschen Fürstentum und zum Reich, Habil. Schr. (Ms.), Greifswald 1984, passim.

auch gleichzeitig das Hinausgreifen in andere Reiche mit sich. Hierin glich die hansische der königlichen Politik im Spätmittelalter. Die Hanse und die Hansestädte erfüllten, wie andere Reichsglieder auch, jedoch zumeist widerwillig, die Auflagen in der Reichsverwaltung. Die fehlenden Verwaltungsinstanzen wurden durch das Mandatssystem ersetzt. Der König erteilte nach erfolgter Entscheidung bestimmten Reichsgliedern den Auftrag zur Exekution, und drohte ihnen bei Nichtbefolgung die Bestrafung an. Solche Mandate konnten beim Reichsoberhaupt erwirkt werden, und so hatte der Antragsteller ein ureigenes Interesse an der Vollstreckung, die er zumeist selbst zu vollziehen hatte. Dies waren in der Regel Gerichtsentscheidungen, die Achtserklärungen nach sich zogen. Aber auch die Erteilung von Landfriedensprivilegien, wie 1436 an Braunschweig zur Verfolgung von Straßenräubern und deren Hinrichtung, sind hier als Interessenmandate zu kennzeichnen. Die andere Art von Mandaten ergab sich aus der Notwendigkeit, königliche Entscheidungen durchsetzen zu müssen bzw. zu sollen. Einerseits wurde Reichsstädten und Reichsfürsten von ihrer Funktion her das Mandat erteilt, benachbarte Gebiete zu befrieden, die Acht durchzusetzen, zu vermitteln oder auch Geld oder andere Leistungen einzutreiben. Im 15. Jh. reichten diese Funktionsmandate nicht aus und so wurden alle potenten Nachbarn, und hier vielfach Lübeck, die Hanse, und so manche hansische Landesstadt mit königlichen Mandaten „beglückt“. Dies ist als Auftragsmandat zu kennzeichnen. Magdeburg wurde von König Sigismund zur Einhaltung der Acht gegen die pommerschen Städte wegen ihres Ungehorsams gegen den Markgrafen 1415 aufgefordert.⁶⁶ Kaiser Friedrich III. gebot den Hansestädten und Lübeck 1485, die Stadt Riga in ihrem Streit mit dem Landmeister und Erzbischof nicht zu unterstützen sowie die verhängte Acht zu respektieren.⁶⁷ König Albrecht verlangte 1439 von den Hamburgern die Einhaltung des Zolls in Stade auf Veranlassung des Erzbischofs von Bremen.⁶⁸

So waren die Hanse und die Hansestädte im beschränkten Maße durchaus Funktionsträger des Reiches. Dies ist aber nicht nur auf die inneren Verhältnisse beschränkt. Die vielfältigen Beziehungen der Hanse zu auswärtigen Herrschern sind Veranlassung genug, darüber nachzudenken, welche Funktion die Hanse, Lübeck und andere Hansestädte im Ausland und gegenüber außerdeutschen Gebieten zu erfüllen in der Lage waren.

Die beständige Präsenz des deutschen Kaufmanns in London, Brügge, Novgorod, Bergen und auch anderen Orten ist als eine politische Außenvertretung der Hanse und im bestimmten Sinne auch des Reiches anzusehen. Nachrichten, nicht nur über Handelsverhältnisse, liefen ständig in Lübeck und den für die einzelnen hansischen Kontore zuständigen Funktionalstädten zusammen. Die Bedeutung der Kontore als außenpolitische Posten wurde immer dann deutlich, wenn es Probleme mit dem Aufenthaltsland gab. Selbst die deutschen Könige bedienten sich der Kontorvertretungen. Die Nachrichten aus London und Brügge sowie Novgorod veranlaßten die Städte, sich der Unterstützung des Reichsoberhauptes zu versichern, ohne darin unbedingt eine Lösung zu sehen.

⁶⁶ Urkundenbuch der Stadt Magdeburg, (Geschichtsquellen der Provinz Sachsen und angrenzender Gebiete, Bd. 27), hg. v. G. HERTEL, Halle 1892 ff., Bd. II, Nr. 108.

⁶⁷ HR III, 2, Nr. 2.

⁶⁸ HUB VI, Nr. 423.

Im diplomatischen Geplänkel mit dem englischen König, dem Grafen von Flandern und den vier Leden, mit dem dänischen König und anderen spielte die Stellungnahme des Reichsoberhauptes eine wohl auch für das 15. Jh. nicht zu unterschätzende Rolle. König Erich von Dänemark legte großen Wert auf die Erwähnung der Tatsache, daß die mitgeteilte Nachricht und der Vorschlag in Gegenwart von Boten des deutschen Königs geschehen sei, als er 1428 in einem Brief an den Hochmeister von Sendboten der Russen und deren Forderung nach Rückgabe von Land berichtete.⁶⁹ Er vermutete, daß diese Gesandtschaft aus Novgorod durch die Hanse veranlaßt worden sei. Auch in den diplomatischen Aktionen des abgesetzten und vertriebenen schwedischen Königs, Karl Knutsson, in der Mitte der fünfziger Jahre spielten die Hansestädte eine nicht unbedeutende Rolle. Er suchte die Kraft und die Verbindungen der Hanse für seine Interessen zu nutzen.

Die Hanse übernahm in diesen und anderen Fällen in wechselnder Verbindung mit norddeutschen Fürsten die aktive und wirksame Außenvertretungen des Reiches zu den nordischen Reichen. Auch die Beziehungen zum französischen Flandern und zu England waren hauptsächlich von dem Willen und den Interessen der Hanse getragen. In der Verfolgung der eigenen Interessen vertrat die Hanse als Glied des Reiches dessen Interessen mit, ohne Politik im Interesse des Königs zu betreiben. Hier ist die Tatsache zu unterstreichen, daß im 15. Jh. die Interessen des Reiches und des Königs de facto auseinanderfallen.

Betrachtet man das Verhältnis Hanse und Hansestädte zum Reich und dem Reichsoberhaupt, dann fällt ins Auge, daß man von seiten der Hanse und ihren Mitgliedern immer bestrebt war, den Schein zu wahren. Bis in die zweite Hälfte des 15. Jh.s suchte man die noch verbliebene Autorität des Königs und Kaisers in Europa bei den europäischen Herrschern zu nutzen, ohne daß man sich zu einer Gegenleistung etwa verpflichtet fühlte. Aus den Erörterungen auf den Hansetagen in der zweiten Hälfte des 15. Jh.s ist eine allmähliche Besinnung auf das Reich zu spüren. Geht man nun in die offiziellen bündischen Quellen, so ist die Reflexion des Verhältnisses Hanse - Reich - König allein im formelhaften Einleitungsteil der Statuten von 1418 *unde deme hilgen Romschen ryke to eren unde umme weddervorbeteringe unde bestentnisse der stede unde des gemenen guden copmans*⁷⁰ zu lesen. Die gleiche enge Verbindung zwischen den Hansestädten und dem Reich ist im Tohopesatenvertrag von 1430, der auf dem Lübecker Tag zur Diskussion stand, mit den Worten enthalten: *Gott zum Lobe, dem hilgen Römischen Reich und unserm allergnädigsten heren, dem Römischen König zu Ehren*⁷¹ wird zum Nutzen und Frommen der Hansestädte und des gemeinen Kaufmannes Vorgehen gegen etwaige Angreifer gegen die Städte beschlossen. Auf diese Weise erhält die Tohopesate ihre reichsrechtliche, zumindestens königliche Legitimation, deren sie nicht so sehr bedurfte, als vielmehr die Betonung der Zugehörigkeit zum Reiche selber. Seit 1442 berufen sich die Tohopesaten auf die Landfriedensbestimmungen der *Reformatio Friderici* von 1442.⁷² Man lehnte Eingriffe des Papstes ab, ließ dem Bischof aber

⁶⁹ HR I, 8, Nr. 319.

⁷⁰ HR I, 6, Nr. 557.

⁷¹ HR I, 8, Nr. 712.

⁷² HUB VIII, Nr. 686.

in Streitangelegenheiten eine gewisse Schiedsrichterfunktion zukommen. Wie gegen die päpstliche und überhaupt kirchliche Macht und Einmischung im Reich, klingt eine Passage in einem Brief Lüneburgs an die zu Hamburg versammelten Ratssendeboten der Hansestädte während des Prälatenkrieges 1458: *Unde oft de jeghen uns wol mochten stede hebben, so de God sii gheloved nicht en hebben, so is id doch yo also, dat gii unde wii in werllicheid syn unter dem Romeschen riike, dat de pawes de brukinghe also danes gherichtes ny ghehat hefft und also dane brukinghe werllikes gherichtes in dem Romischen riike allene bii deme Keyserre iss unde nicht bii dee pawesze, so vindet id sick claer, wal de pawes in alsodanen represalien in deme Keyserrike to geven macht heft.*⁷³ Diese Replik ist um so bemerkenswerter, wenn man sie im Zusammenhang mit dem von Friedrich III. geschlossenen Reichskonkordat von 1448 sieht.

Eine besondere Huldigung für den König und die Kurfürsten - hier die tatsächliche Gewaltenteilung vor Augen führend - zeigt sich in der Stiftung eines Kirchenfensters in der Buerkerke in Utrecht, auf der die Abbilder und Wappen von Kaiser und Kurfürsten zu sehen sind. Dies geschieht auf Veranlassung des von Brügge nach Utrecht verlegten Kaufmannes der deutschen Hanse. Nach der Rückkehr versprachen die Kirchenvorsteher der Kirche von St. Nikolaus, St. Gertrud und St. Jakobi, sich um die Erhaltung und eventuelle Ausbesserung des Fensters zu bemühen.⁷⁴ Dieser äußere Bezug auf das Reich, in den hansischen Dokumenten nicht so häufig zu finden wie etwa in denen der süddeutschen Städte, hatte etwas Aufgesetztes an sich. Denn auch die wenigen Bemühungen der Könige um die Hanse und ihre Städte scheiterten. Mit Heinz Angermeier⁷⁵ aus der Sicht der königlichen Friedenswahrung und Brigitte Berthold⁷⁶ aus der Sicht der Bündnisfrage zwischen Königen und Städten sind die Bemühungen König Sigismunds um die Städte an dem beschränkten Interesse beider Seiten, an dem Mißtrauen gegeneinander, an den Zwängen der Reichsrealitäten mit dem Übergewicht kurfürstlicher Mitsprache gescheitert.

Die Hansestädte hatten die Erfahrung gemacht, daß der Schutz ihrer Interessen im Ausland allein ihnen oblag - obwohl er ebenso in des Königs Interesse liegen mußte - und daß die städtischen Auseinandersetzungen mit den Herren im Norden ohne Eingriffe des Reichsoberhauptes rascher zu einem gütlichen Ende gebracht werden konnten.

Dazu trug die vielschichtige Organisationsstruktur und Funktion des Hansetages bei. Er war nicht nur die Vollversammlung der erschienenen Ratssendeboten der Mitgliedsstädte, sondern gleichzeitig auch der Ort ständischen Ausgleichs. Wenn nicht auf seinen ordentlichen Tagfahrten, so doch durch von ihm veranlaßte Gesandtschaften, Verhandlungs- und Schiedstage wurden innere hansische Konflikte beigelegt, aber auch - und dies häufte sich im 15. Jh. - Auseinandersetzungen der Städte mit Fürsten und adligen Herren. Die Verhandlungen auf den Hansetagen schwollen in ihrer Berichterstattung an,

⁷³ HR II, 4, Nr. 573.

⁷⁴ HUB VIII, Nr. 387. Ähnliche Bezüge siehe H. LELOUX, Kirche und Caritas im Leben der Genossenschaft der deutschen Kaufleute zu Brügge, in: HGBll 91/1973, S. 34-45.

⁷⁵ H. ANGERMEIER, Königtum und Landfriede im deutschen Mittelalter, München 1966.

⁷⁶ B. BERTHOLD, Städte und Reichsreform in der ersten Hälfte des 15. Jahrhundert, in: Städte und Ständestaat, (Forschungen zur mittelalterlichen Geschichte, Bd. 26), hg. v. B. TÖPFER, Berlin 1980, S. 59-112.

dies ist wohl nicht nur auf die Tendenz zur stärkeren Verschriftlichung zurückzuführen, sondern ein Kennzeichen für eine erweiterte, angemäße und erforderliche politische Funktion der Städtehanse im Norden des Reiches. Während im süddeutschen Raum die Städte, auch die Reichsstädte, sich an die benachbarten Fürsten, besonders der aufsteigenden Dynastien, anlehnten und mit ihnen mehrständische Bündnisse schlossen, ist die norddeutsche Politik im 15. Jh. durch eine stärkere Zuspitzung des Konfliktes Bürger-tum/Städte mit den Fürsten charakterisiert. Die Tohopesate trat in die Politik ein. Ihr Charakter ist umstritten. Wolf-Dieter Mohrmann hat ihr gar in seinen Untersuchungen einen Status außerhalb der Hanse zugeschrieben. Sie ist jedoch eine hansische Reaktion auf das veränderte Kräfteverhältnis im Norden des Reiches. Die in ihr angestrebte Vereinigung der politischen und militärischen Kräfte der hansischen Kommunen zur Abwehr jeglicher äußerer Beunruhigungen und Angriffe stellt aber eine Fortsetzung des eigentlich hansischen Zweckes dar, die größtmögliche Sicherheit für den hansischen Handel zu erreichen.⁷⁷ Die Hanse mußte sich den veränderten Machtverhältnissen anpassen, da sie auf des Reiches Hilfe nicht zählen konnte. Der König war im 15. Jh. dem Norden des Reiches noch ferner als in den Jahrhunderten zuvor. Schwäche, Distanz und Abwesenheit vom eigentlichen Reich waren die Kennzeichen der königlichen Politik und Macht seit Ruprecht. In dieses Machtvakuum hatte sich eine Anzahl von Zwischeninstanzen geschoben - Territorialfürsten, voran die Kurfürsten, andere Reichsstände und deren Vereinigungen und auch die Hanse als Vertretung des hansischen Bürgertums. Die hansischen Tohopesaten waren somit, und hier ist Heinz Angermeier voll zuzustimmen⁷⁸, ein Ausdruck ständischer Machtdemonstration. Mit ihnen konnten die Hansestädte, objektiv betrachtet, dem Königtum den Weg in den Norden des Reiches offenhalten, indem sie ihren eigenen Spielraum bewahrten und zugleich den politischen Machtzuwachs der Territorialfürsten in Grenzen hielten.

Der Hanse kam zugute, daß sie in des Reiches Vertretung Beziehungen zu Herrschern außerhalb des Reiches unterhielt. Auch hierin unterschied sich die Politik der Hansestädte von der der süddeutschen Städte. Diese waren sehr stark auf das Reichsoberhaupt fixiert, und im 15. Jh. besonders an einer positiven Gestaltung des Kräfteverhältnisses zu ihren fürstlichen Nachbarn interessiert. Die Hansestädte selbst, die Reichsstädte unter ihnen im besonderen, sahen im Reichsoberhaupt einen, den *oversten vuirsten*, aber ihre Bezugspunkte waren weitaus vielfältiger. In vielen Fällen realisierte sich hansische Reichspolitik über deren Beziehungen zu auswärtigen Herrschern. Dies gilt insbesondere für die gesamthansischen Beziehungen. Einen solchen Konzentrationspunkt stellte für das Reich und die deutschen Könige bis Friedrich III. die Mark Brandenburg und möglicherweise der deutsche Orden selbst noch unter Friedrich III. dar. Über diese beiden Territorien gab es häufig vermittelnde Kontakte zwischen König und Reich auf der einen und der Hanse und den Hansestädten auf der anderen Seite.

Die Hanse hatte mehr Interesse an den Beziehungen zu anderen Reichen. Die Urkundenbücher der wendischen, sächsischen, preußischen Städte, aber auch das Hansi-

⁷⁷ W.-D. MOHRMANN, *Der Landfriede im Ostseeraum während des späten Mittelalters*, (Regensburger historische Forschungen Bd. 2), Kallmünz 1972.

⁷⁸ H. ANGERMEIER, (wie Anm. 75), S. 320 f.

sche Urkundenbuch sind voll von Verhandlungen mit den Königen von Dänemark, Schweden und England, den Großen von Flandern und dem französischen König und dem Herzog von Burgund. Es ist überlegenswert, und wohl nicht nur für die süddeutschen Reichsstädte zu verstehen, wenn Eberhard Isenmann die Wahrung des Rechtsfriedens und der Sicherheit durch die Städte über Fehde und Bündnis durchaus als eigenständige Reichspolitik versteht.⁷⁹ Wenn im Reich eine Vielzahl von Gewalten wirkte und der König allein eine zentrale Bezugsperson war, dann ist es durchaus als historische Realität anzunehmen, daß hansische Politik als Reichspolitik in Stellvertretung zu betrachten ist. Königliche Politik ist wohl im 15. Jh. nur mehr eine Spielart deutscher Reichspolitik.

Diese Eigenart ist ein Relikt hochmittelalterlicher, auf dem Lehnrecht basierender, Staatlichkeit, in der sich auch die Hanse ihren Bewegungsraum schuf und im 15. Jh. noch zu bewahren imstande war. Dies lag wohl auch in ihrer Organisationsstruktur begründet. Heinz Gollwitzer konstatierte für die süddeutschen Städte die Tatsache, daß deren Städtetage seit 1471, ohne an einen Städtebund gebunden zu sein, eine neue Phase korporativer Politik darstellten.⁸⁰ Die Hansetage stellten seit ihrer Profilierung um die Mitte des 14. Jh.s eine Kommunikations- und Beschlußzentrale der norddeutschen Städte dar. Ihr Kompetenzbereich galt aber nicht nur den Städten und deren politischen Interessen, sondern vielmehr den Außenbeziehungen der Hanse und teilweise des Reiches. Die Anpassung der Hanse an die sich ändernden verfassungspolitischen Realitäten im Reich des 15. Jh.s bestanden in der Vervollkommnung des bestehenden Systems von Tagfahrten und Regionalbünden. Die Hanse und ihre Städte waren nicht neben das Reich gestellt, sondern sie waren Glieder des Reiches, die ihre eigene Politik im Reich betrieben und im 15. Jh. häufiger als das Reichsoberhaupt selbst im Interesse des Reiches wirksam geworden sind.

Das Besondere des 15. Jh.s war die Haltung der Hansestädte zu Fragen der ständischen Mitsprache. Die Vorstöße der norddeutschen Fürsten gegen die Rechte und Freiheiten der Städte veranlaßten die Kommunen, verstärkt an den Verhandlungen der Stände der einzelnen Landschaften teilzunehmen. Im 15. Jh. verstärkten sich sowohl die Entschuldigungen wegen Nichtteilnahme an den hansischen Tagfahrten, weil eine bedrohliche Situation in Form einer Befehdung oder anderer Auseinandersetzungen ins Haus stand oder weil man sich wegen der Beteiligung an einer Ständeversammlung nicht noch eine Abordnung leisten konnte. Mochten dabei vielfach vorgeschobene Gründe eine Rolle spielen, so spitzten die politischen Verhältnisse sich doch beträchtlich zu.

Ein interessantes kulturhistorisches Detail leuchtet auf, wenn man in einem Schreiben Lübecks an Wismar im März 1434 liest, daß Lübeck dazu rät, die Wismarer mögen in ihrem Brief an den Kaiser möglichst nicht ganz dem beigelegten lübischen Konzept folgen: *wes verwandele, uppe dat unser beider verraminge nicht enes ludes en ein.*⁸¹ Nachdem dieser Brief Wismars zur gemeinsamen Absendung in Lübeck ankam, erbrach der dortige Rat ihn, wohl um die Befolgung seiner Anweisung zu prüfen, denn es heißt

⁷⁹ E. ISENMANN, Die deutsche Stadt im Spätmittelalter, Stuttgart 1988, S. 121 ff.

⁸⁰ GOLLWITZER, (wie Anm. 7), S. 490.

⁸¹ HR II, 1, Nr. 266.

im beiliegenden Schreiben des zurückgesandten Schreibens, es sei leider das Sekretsiegel zerbrochen und *ok isset jo wontlik dat men Keyseren unde koningen plecht to scrivende under dem groten ingesegele*.⁸² Die Reichsstadt bevormundete also die wendische Schwesterstadt in ihrem Briefverkehr inhaltlich und formal. Dies wirft ein recht bezeichnendes Licht auf die Rolle Lübecks in der Hanse. Sie tritt auch deutlich - und dies wird durch die Reichsinstanzen anerkannt - für alle hansischen Angelegenheiten als die Zentrale auf.

Auf Lübeck konzentrierte sich das Interesse der Zentralgewalt seit dem 13. Jh. Im 15. Jh. kommt hinzu, daß im westlichen Raum Köln und im östlichen Danzig dem *hovet der hanse* Konkurrenz machten. Reichsstadtstatus und hansische Tradition bewahrten Lübeck die Vormachtstellung das Jahrhundert hindurch, wobei in der Gewichtung beider eine zunehmende Hinwendung zum Reich erkennbar wird. Danzig benahm sich mit der Unterstellung unter die polnische Krone größerer Einflußmöglichkeiten, und Köln war zu sehr in die territorialen Händel am Rhein verstrickt, so daß es nicht all zu viel Kraft in die Auseinandersetzung mit dem hansischen Haupt investieren konnte. Die Auseinandersetzung um England, die zur Verhansung Kölns 1470-1476 führten, machten dies deutlich.

König Christian I. von Dänemark hatte sich durch den deutschen König Friedrich III. mit Holstein belehnen lassen, zu dem das Land der Dithmarschen und der Westfriesen gehören sollte. Westfriesland lag aber auch in dem Interessengebiet des Herzogs von Burgund, Karl dem Kühnen. Dieser Herrscher baute auf dem schon beträchtlichen Landkomplex seines Vaters Philipp eine Herrschaft von der Nordsee bis fast an das Mittelmeer auf. Er berührte mit dem Erwerb Hollands, Brabants und Burgunds Landstriche, die von alters her im hansischen Handelsgebiet lagen, durch die die Hansen nach Flandern und Nordfrankreich zogen, in denen sie handelten und für die sie Privilegien besaßen. Anfang der siebziger Jahre verschlechterten sich die Handelsbedingungen für die Hansen nicht nur in England, mit dem der Burgunder verbündet war, sondern in seinem Herrschaftsgebiet selbst. Dies war der wesentliche Grund dafür, daß nach dem Heeresaufgebot die Hansestädte, voran Lübeck, nicht nur Geld, sondern beträchtliche eigene Truppen stellten. Zu einer Auseinandersetzung kam es vor Neuß nicht. Kaiser und Herzog einigten sich gütlich. Das Ausgreifen des dänischen Königs in die Nähe der Hansestädte wurde mit der Bestätigung alter Privilegien durch König Christian, dessen Thron von hansischen, sprich lübischen, Gnaden war, begrenzt. Man ermunterte, wie es Kaiser Friedrich in einem Brief an Danzig vermutet hatte, von Lübeck aus die Dithmarschen zum Kampf gegen die Dänenherrschaft. Anders verhielt man sich gegenüber der Aufforderung zur Türkensteuer und zum Zug gegen die Heiden. Man sah die Gefahr nicht für sich und bestand darauf, ein Privileg zu besitzen, *so dat se buten lande syner keserliken gnade nene hulpe don, sunder ere stad bewaren sollen* (1481).⁸³ Für die Leistungen der Städte konnten sie Gegenleistungen in Form des Schutzes durch Privilegien erwarten.

⁸² A.a.O., Nr. 267.

⁸³ HR III, 1, Nr. 334.

Die kleine Hansestadt in ihren „europäischen Dimensionen“¹

HEIDELORE BÖCKER

Winter 1428: Auf See wird das Schiff des Wolgaster Bürgers Hans Loyle nach Danzig entführt.² Warum geschah dies? Was hatte er geladen? Wer unterstützte ihn in seinem Rechtsstreit? - In Gollnow war 1420 von einem Danziger Kaufmann Roggen eingekauft worden.³ Mit Nachdruck weisen die Greifswalder Ratsherren im Frühjahr 1439 Danziger Kaufleute darauf hin, daß es Gästen hier im Land zu keinen Zeiten gestattet gewesen sei, Getreide unmittelbar von Bauern oder anderen Einwohnern aufzukaufen. Das habe nur in den bekannten Handelsstädten (*wonliken kopsteden*) wie Stralsund, Anklam oder Greifswald zu geschehen. Solcher Verkauf füge den Bürgern großen Schaden zu. Auch künftig dürfe deshalb kein Gut oder Korn auf der Peene ausgeführt werden, bevor es nicht in Greifswald auf den Markt gebracht worden sei.⁴

Mitte vorigen Jahrhunderts wandte sich Theodor Hirsch der Danziger Handelsgeschichte zu und fand dabei heraus, Danzig habe mit einer großen Zahl pommer-scher Orte in - zugegeben - mehr oder minder bedeutenden Handelsbeziehungen gestanden. „Erwähnt werden als solche: Belgard, Stolp, Schlawe, Rügenwalde, Pollnow, Köslin, Kolberg, Treptow, Gollnow, Wollin, Stettin, Wolgast, Anklam, Greifswald, Stralsund, Ruden, Rügen. Auch hier besteht der Verkehr Danzigs mit den größeren Handelsstädten im wesentlichen darin, daß Handelsgenossen sich gegenseitig Waren zum Verkauf übersenden oder gemeinschaftliche Geschäfte in die Fremde, insbesondere nach den hansischen Kontoren unternehmen. Aus den klei-nen Städten und Dorfschaften der Danzig zunächst gelegenen Landschaften, also aus dem Stolpeschen und Schlaweschen Gebiet, bringen die Pommern ihre Produk-te häufig nach Danzig zum Markt, namentlich Hafer, Hafergrütze, Wachs und Honig und kaufen dafür in Danzig Getreide, Salz und wahrscheinlich noch andere Bedürfnisse ein. ... Von Kolberg wird hauptsächlich Salz bezogen. ... Die getreide-reichen Gegenden von Vorpommern reizten die Spekulation Danziger Kaufleute

¹ Gekürzte Fassung eines Vortrages, gehalten zum 39. Historikertag in Hannover, 23.-26. September 1992.

² HUB VI, Nr. 784.

³ Th. HIRSCH, Danzigs Handels- und Gewerbsgeschichte unter der Herrschaft des Deutschen Ordens, Leipzig 1858, S. 197, Anm. 744.

⁴ HUB VII, Nr. 436.

dazu an, Getreide unmittelbar bei den Edelleuten und in den kleinen Orten des Anklamschen Gebietes einzukaufen und aus den kleinen dortigen Häfen zu verschiffen.“⁵

Moderne Publikationen verbreiten indes mitunter zu stark verallgemeinernd, daß die Länder an der mittleren Elbe, Brandenburg und Mecklenburg es vor allem gewesen seien, die seit dem 13. Jh. Roggen, Gerste und Weizen in die Niederlande und Norwegen ausführten, im 14. und 15. Jh. aber seien dann Preußen und Polen die größten Produzenten von Getreide geworden.⁶ Salz, Weine, Stoffe, Baumwolle und Seide, Kolonialwaren und Hering füllten die nach Osten fahrenden Schiffe der Niederländer, während der Getreidereichtum des südöstlichen Küstengebietes, vor allem Preußens und Livlands, den zunehmenden Getreidebedarf der Niederlande deckte.⁷ Auch die Masse des nach Westeuropa (Flandern und England) exportierten Holzes kam danach aus Preußen, Polen, Litauen und dem Karpatenraum.⁸

Die schriftlichen Überlieferungen Pommerns reichen bekanntlich kaum aus, um ein nur halbwegs gesichertes Ausmaß seines Exporthandels zu erhalten, doch war dieser vermutlich gewichtiger als in der neueren Forschung angenommen wird.⁹

Diese Vermutung legen zum einen bereits die wirtschaftlichen Aktivitäten rasch führend gewordener Fernhandelsstädte nahe, über die wir wissen, daß sie sich rascher als andere Orte entwickelt hatten, weil sie verkehrsgeographisch günstig gelegen waren und dem Fernhändler sowohl als Etappenort im Zwischenhandel als auch hinsichtlich von Zulieferungen aus dem Umland geeignet erschienen und schließlich ihre Zugewandtheit zum Landesherrn diesem bei der Festigung seiner Landesherrschaft nach außen (gegenüber den Königen von Dänemark und den Markgrafen von Brandenburg) wie auch nach innen (etwa in Auseinandersetzung mit geistlichen Institutionen um die Stadtherrschaft) so bedeutungsvoll erschien, daß er ihre Entwicklung noch im 13. Jh. durch Zuerkennung von Vorrechten gegenüber anderen Städten stützte. Alle drei Komponenten trafen in besonderem Maße für Stralsund und Greifswald, aber auch für Stettin zu.

⁵ HIRSCH, (wie Anm. 3), S. 196 f. Vgl. auch F. SEMRAU, Der Getreidehandel der deutschen Hansa bis zum Ausgang des Mittelalters, Diss. phil. München 1911.

⁶ K. FRITZE, Bürger und Bauern zur Hansezeit. Studien zu den Stadt-Land-Beziehungen an der südwestlichen Ostseeküste vom 13. bis zum 16. Jahrhundert, (AbhhHdlSozialG, Bd. 16), Weimar 1976, S. 40 f.: „Bekannt ... ist, daß Stralsund - wie auch die anderen wendischen Hansestädte - während des gesamten 15. Jahrhunderts größere Getreidemengen aus Preußen einfuhrte. Freilich konnte auch gelegentlich umgekehrt der Fall eintreten.“ Vgl. dazu F. RÖRIG, Die Entstehung der Hanse und der Ostseeraum, in: Wirtschaftskräfte im Mittelalter. Abhandlungen zur Stadt- und Hansegeschichte, hg. v. P. KÄGBEIN, Weimar 1959, S. 557; auch Ph. DOLLINGER, Die Hanse, 3. überarb. Aufl., Stuttgart 1981, S. 289.

⁷ Vgl. dazu von der Sache her W. STARK, Lübeck und Danzig in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts, (AbhhHdlSozialG, Bd. 11), Weimar 1973; K. SPADING, Holland und die Hanse im 15. Jahrhundert. Zur Problematik des Übergangs vom Feudalismus zum Kapitalismus, (AbhhHdlSozialG, Bd. 12), Weimar 1973.

⁸ FRITZE, (wie Anm. 6), S. 44; DOLLINGER, (wie Anm. 6), S. 290.

⁹ H. BÖCKER, Hanse und kleine Städte in Vorpommern und Rügen von der Mitte des 13. Jahrhunderts bis zum Beginn des 16. Jahrhunderts, Habil. Greifswald 1989; DIES., Pommerns vergessene „Tore zur Welt“, in: Pommern. Geschichte - Kultur - Wissenschaft, hg. v. d. E.M.A.U. Greifswald, Greifswald 1991, S. 7-22.

Diese Städte versuchten nun, ihren Vorsprung zu nutzen und auch den Export auf sich zu konzentrieren.¹⁰ Noch während des 13. Jh.s gelang es Stettin, Greifswald und dem rügenischen Stralsund, sich in Zoll- und Münzrechten¹¹, Stapel- und Niederlagsgerechtigkeiten¹² eine deutliche Vorrangstellung gegenüber anderen Städten dokumentieren zu lassen und dadurch zielgerichtet und auf Dauer Handelskonkurrenten über sogenannte Klipp- oder Winkelhäfen zurückzuweisen. Besonders Stettin trat frühzeitig gegen jedwede Konkurrenz im Getreidehandel auf.¹³ Von 1253 an gelang es den Bürgern immer wieder, die Herzöge zu ihren Gunsten versichern zu lassen, daß im ganzen Lande kein Fremder von der Ernte bis zum Osterfest Getreide aufkaufen dürfe.¹⁴ Auch finden sich wiederholt Verordnungen der Herzöge im Sinne Stettins, daß Korn aus Peene und Swine nicht mit Kähnen, sondern nur mit größeren Schiffen ausgeführt werden dürfe.¹⁵ Herzog Otto I. bestimmte im April 1312, daß zwischen Stettin und Ueckermünde kein Getreide oder Mehl verladen werden dürfe außer nach Stettin. Aus den Wäldern zwischen Stettin, Ziegenort, Crampe und Altdamm sollten zudem weder Brennholz noch Kohlen ausgeführt werden außer nach Stettin. Über Zuwiderhandelnde erhielt Stettin selbst das Strafrecht.¹⁶

Den Greifswaldern hatte Herzog Barnim I. 1274 das Recht der Niederlage für alle Handelswaren gewährt, die aus seinem Gebiet ausgeführt wurden, außer allerdings für Getreide.¹⁷ Fünfzehn Jahre später, 1289, gewann Greifswald aber auch dieses wichtige Recht. Herzog Bogislaw IV. versprach, die Getreide- und Waren-

¹⁰ Vgl. den Bericht Detmars für das Jahr 1310, hg. v. K. KOPPMANN, (ChrondtStädte, Bd. 19), Leipzig 1884, Nr. 456; dazu auch W. KEHN, Der Oderraum und seine Beziehungen zur Hanse im 13. und 14. Jh., in: Pommern und Mecklenburg. Beiträge zur mittelalterlichen Städtegeschichte, (Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Pommern, Reihe 5, Heft 19), hg. v. R. SCHMIDT, Köln-Wien 1981, S. 94.

¹¹ Stettin erhielt um 1255 eine Zollrolle (PUB II, Nr. 1113). Vgl. dazu E. ASSMANN, Die Stettiner Zollrolle des 13. Jahrhunderts, in: HGBll 71/1952, S. 50-75. Um 1275 bekam Greifswald eine Zollrolle (PUB II, Nr. 1024). Um 1298 erwarb Stralsund den dortigen Zoll zunächst für einen Zeitraum von sechs Jahren (MUB X, Nr. 7237). 1277 verfügte Stralsund über eine städtische Münze (PUB V, Nr. 3245).
Für Greifswald: PRLU I, Nr. 31; HUB II, Nr. 373. Für Stettin: PUB II, Nr. 1282.

¹³ B. ZIENTARA, Rola Szczecina wodrzanskim i baltyckim handlu zbozem w XIII/XIV w. (Die Rolle Stettins im Oder- und Ostseehandel mit Getreide im 13. und 14. Jh.) in: Przegląd Historyczny 62,3/1961, S. 415 ff.; W. KEHN, Der Handel im Oderraum im 13. und 14. Jahrhundert, (Quellen zur Pommerschen Geschichte, Heft 16: Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Pommern, Reihe 4), Köln-Graz 1968.

¹⁴ PUB I, Nr. 568; PUB II, Nr. 966, 1282; PUB IV, Nr. 2428, 2528; PUB V, Nr. 2813; KEHN, (wie Anm. 12), S. 91: „... es war so schwierig, die ständig wachsende Bevölkerung mit Getreide aus eigener Erzeugung zu versorgen, daß Herzog Barnim I. schon im Jahre 1253 eine Getreideausfuhr zwischer Ernte und Ostern hatte untersagen müssen - eine Maßnahme, die zur Verhinderung von Hungersnöten ... unerlässlich war, ...“; vgl. jedoch auch ebd.: „Man mußte selber Waren exportieren, die im europäischen Handel begehrt waren. Seit dem Ende des 13. Jh.s gelang das auch. In dem Maße, wie das Hinterland Stettins kolonisiert wurde, erzeugte man steigende Mengen eines Gutes, dessen man im dichtbesiedelten Westen Europas dringend bedurfte: des Getreides.“

¹⁵ *minores naves, quae cane vocantur, ... Majoribus autem navibus Liburnis id est Coggonibus ...* PUB II; Nr. 1211; daneben Küstenfahrzeuge: *quae boten vocantur*, vgl. auch PUB IV, Nr. 2531.

¹⁶ PUB V, Nr. 2720.

¹⁷ PRLU I, Nr. 31.

zufuhr nach Greifswald niemals zu hindern und den Bürgern die Ausfuhr zu gestatten, selbst wenn sie an anderen Orten seines Herzogtums verboten würde.¹⁸ 1294 wurde Greifswald vom Strandrecht befreit, und die Herzöge bestimmten, daß Holz aus Swine und Peene nur nach Greifswald ausgeführt werden dürfe.¹⁹ 1361 wurde Greifswald das Stapelrecht unter Aufhebung von Einschränkungen für Getreide bestätigt; ausdrücklich wiesen die Herzöge Bogislaw, Barnim und Wartislaw darauf hin, daß niemand, der in ihrem Land wohnhaft sei und mit Korn oder sonstigen Waren über die Peene durch Wolgast oder auf der Fähre zu Anklam, zu Gützkow oder zu Ueckermünde fahre, an Greifswald vorüberziehen solle, ohne dort auf dem Markt seine Güter anzubieten und den Zoll zu entrichten.²⁰

Etwas später, dann jedoch - unter der Herrschaft der pommerschen Herzöge - um so durchgreifender, trugen die Bestrebungen des rügenschen Stralsund Früchte. So sahen sich die Ratsherren von Barth veranlaßt, sich ihrerseits an Stralsund mit der Bitte zu wenden, ihren Fischern den Einkauf und Transport von zwei Last Getreide zu gestatten.²¹ Herzog Barnim III. verlieh 1331 *um der Dienste Stralsunds willen* den Einwohnern, Gästen und jedermann in den Ländern Demmin und Groswin, volle Freiheit, den Markt von Stralsund mit Korn und anderem Gut zu Lande und zu Wasser nach Belieben zu besuchen; jede Behinderung sollte bestraft werden.²² 1383 ließ sich Stralsund von Herzog Wartislaw VI. für den Fall, daß zwischen ihm und den Städten oder Ländern ein Krieg entstehe, versichern, dennoch alle Wagen sowie reitende und gehende Kaufleute, die mit Waren und Vieh nach Stralsund wollten, frei und sicher durch sein Land ziehen zu lassen.²³ 1408 erwarb Stralsund schließlich ein Privileg von besonderer Bedeutung: Außer Stralsunder Bürgern sollte es künftig niemandem erlaubt sein, Getreide von Rügen zum Verkauf außerhalb der Landesgrenzen auszuführen. Allen, die sich unterstünden, dieses Vorrecht der Stralsunder zu mißachten, wurde die Beschlagnahme ihrer Waren angedroht.²⁴

Wenn dennoch nach den Untersuchungen vor allem Konrad Fritzes für Stralsund²⁵, Erwin Assmanns, Benedykt Zientaras und Wolfgang Kehns für Stettin²⁶ und anderer Forscher gerade hinsichtlich des Getreideexports aus diesen Privi-

¹⁸ PUB III, Nr. 1491.

¹⁹ A.a.O., Nr. 1669.

²⁰ PRLU II, Nr. 74.

²¹ StAStral, Städtische Urkunden, Nr. 53.

²² HUB II, Nr. 500.

²³ StAStral, Städtische Urkunden, Nr. 518.

²⁴ PRLU II, Nr. 11; Vgl. auch FRITZE, (wie Anm. 6), S. 53.

²⁵ K. FRITZE, Die wirtschaftliche und soziale Entwicklung Stralsunds im 13. und 14. Jahrhundert, Diss. phil. Greifswald 1956; DERS., Die Hansestadt Stralsund. Die beiden ersten Jahrhunderte ihrer Geschichte, (Veröffentlichungen des Stadtarchivs Stralsund, Bd. 4), Schwerin 1961.

²⁶ E. ASSMANN, Stettins Seehandel und Seeschiffahrt im Mittelalter, Habil. Greifswald 1943, hg. v. Göttinger Arbeitskreis, Kitzingen 1951; B. ZIENTARA, Einige Bemerkungen über die Bedeutung des pommerschen Exports im Rahmen des Ostsee-Getreidehandels im 13. und 14. Jh., in: Hansische Studien. Heinrich SPROEMBERG zum 70. Geburtstag, Berlin 1961, S. 422-431; KEHN, (wie Anm. 13); DERS., (wie Anm. 10).

legien nicht mehr resultierte als eine „beachtliche lokale Blüte“²⁷, so sollte dies kein Grund sein, die Forschungen an dieser Stelle zu unterbrechen. Die das 14. und 15. Jh. durchziehenden, flächenbezogenen Ge- und Verbote seitens bzw. zugunsten der zweifellos auch weiterhin sowohl wirtschaftlich als auch landespolitisch einflußreichen Städte Stralsund, Greifswald oder Stettin mögen durchaus darauf gerichtet gewesen sein, etwas Vorhandenes zu regulieren und zu konzentrieren.

Die genannten Anhaltspunkte aber fordern auch zu der Frage heraus, ob sich nicht auch andere Städte aus ihrer Rolle als Zulieferer lösen konnten und selbst in das Exportgeschäft einstiegen.

Die oderaufwärts liegenden Städte Gartz und Greifenhagen z.B. waren mit Regelmäßigkeit auf Kosten Stettins privilegiert worden, sobald die Stadt in Streitigkeiten mit ihrem Herzog geraten war.²⁸ So hatte auch die etwa 30 km unterhalb Stettins liegende Stadt Gartz bereits 1271 die Niederlagsgerechtigkeit für Getreide erhalten. Der Kauf von Getreide sollte nur Bürgern von Gartz zustehen. Dagegen sollte es jedermann untersagt sein, auf der Oder, sowohl ober- als auch unterhalb von Gartz, zu des Landesherrn oder der Stadt Schaden Getreide zu laden. Der Herzog beschränkte das Recht hierauf auf die Stadt und gestattete, Zuwiderhandelnde zu arrestieren.²⁹ Auch bewirkten die Bürger von Gartz, daß Herzog Otto ihnen 1324 die seit 1259 eingeforderte jährliche Abgabe von zwölf Wispeln Roggen erließ.³⁰

Im Mai 1317 hatte Markgraf Waldemar von Brandenburg der Stadt Pasewalk die Ortschaft Papendorf für 1.600 Talente brandenburgischer Pfennige und 100 Mark brandenburgischen Silbers übertragen. Auch hier sollten nun die 100 Wispel Roggen und Gerste, die die Stadt dem Markgrafen schuldete, für abgelöst gelten.³¹ Als Markgraf Waldemar am 14. August 1319 starb, wußten die Städte der Uckermark die Gunst der Stunde zu nutzen. Nach einigem Hin und Her begaben sich Pasewalk, Prenzlau und Templin am 23. August 1320 auf Vermittlung der Herzöge von Pommern unter die Vormundschaft König Christophs II. von Dänemark. Noch am selben Tage verliehen ihnen die pommerschen Herzöge Otto I. und Wartislaw IV. Zollfreiheit in Pommern und das Recht, Korn und andere Handelswaren über die Uecker völlig ungehindert auszuführen. Darüber hinaus erhielten die Städte im Namen des dänischen Königs Zollfreiheit in seinem Reich.³² Ein Jahr später, im

²⁷ KEHN, (wie Anm. 10), S. 100.

²⁸ A.a.O., S. 96 f.; DERS., (wie Anm. 13), S. 194 ff.

²⁹ PUB I, Nr. 943. 1274 überträgt Herzog Bogislaw IV. der Stadt Gartz das Wasser Maltze zur Anlage einer Mühle (PUB II, Nr. 1129). 1288 schreibt Herzog Bogislaw IV. mit seinen Brüdern der Stadt Gartz die Mühle, zusammen mit dem Mühlenhof auf der Bojader in der Gartzter Wiek zu (PUB III, Nr. 1448). Ende Oktober 1290 treffen die Markgrafen Otto IV. und Konrad I. von Brandenburg ein Übereinkommen mit dem Stift Kammin und versprechen, freie Ausfuhr von grünem und reifen Getreide aus den Gütern des Stifts nach Löcknitz gewähren zu wollen (PUB III, Nr. 1556).

³⁰ PUB II, Nr. 663; PUB IV, Nr. 3743.

³¹ PUB V, Nr. 3056.

³² PUB II, Nr. 369. Pasewalk wird darüber hinaus das Eigentum an allen bei der Stadt gelegenen Mühlen verliehen. [Regesten der Markgrafen von Brandenburg aus askanischem Hause, Mühlen verliehen. [Regesten der Markgrafen von Brandenburg aus askanischem Hause, Mühlen verliehen. [Regesten der Markgrafen von Brandenburg aus askanischem Hause, Mühlen verliehen. (Veröffentlichungen des Vereins für Geschichte der Mark Brandenburg), bearb. v. H. KRABBO; G. WINTER, Leipzig-München-Berlin 1910 ff., 9.-11. Lieferung, Nr. 2824.]

August 1321, wurden die wichtigsten Rechte noch einmal bekräftigt, die Uecker stand den Bürgern der Städte bis zum Haff für ihren Handel mit Korn und anderen Waren offen.³³ In diesem Zusammenhang hatte sich 1320 nicht nur Stettin der völligen Zollfreiheit und des Geleitsrechts nun seinerseits auch auf Swine und Peene zu versichern gewußt, sondern auch Gartz, Pyritz, Greifenhagen und Penkun waren in jenen Genuß gekommen.³⁴ 1325 erlaubte der Herzog den Bürgern von Greifenhagen und Gartz für den Fall, daß Stettin die Güterabfuhr von dort zum Meer eigenmächtig verböte, die Zufuhr nach Stettin zu untersagen.³⁵

Handelszentren außerhalb des Herzogtums Pommern-Stettin wurden aufmerksam, griffen folglich hier vorhandene Potenzen auf: 1346 konnte sich Gartz an einer von Rostock und Stralsund gemeinsam betriebenen Kogge beteiligen.³⁶ Im August des Jahres 1368 legten die aus Lübeck, Wismar, Rostock und Stralsund in Wismar versammelten Ratssendeboten fest, daß bei einer möglicherweise zustandekommenden Verbindung von Fürsten und Herren mit König Waldemar von Dänemark Pasewalk von Stralsund aus verständigt werden solle.³⁷ 1390 verlieh der polnische König Wladislaw ein Verkehrsprivileg für den Besuch seines Landes nicht nur den Kaufleuten aus Stralsund, Greifswald, Anklam und Stettin, sondern auch aus Wolgast und Gartz.³⁸ 1394 schließlich trafen Stettin und Stargard mit Gartz, Gollnow, Greifenhagen, Altdamm und Kammin Maßnahmen, um gegen die überhand nehmende Seeräuberei Friedeschiffe auszurüsten.³⁹

Im Peeneraum gelang es außer Greifswald vor allem Anklam, den Anschluß an das hansische Fernhandelsnetz zu gewinnen. Demmin aber stand Anklam nicht wesentlich nach⁴⁰, wengleich sich beide Städte in ihrer Schifffahrt über die Peene gelegentlich auch untereinander behinderten. 1283 hatten sich Anklam und Demmin bereits unter den Städten befunden, denen König Erich V. von Dänemark Schutz und Handelsfreiheit in seinem gesamten Reich, einschließlich der Schonenischen Märkte gewährte.⁴¹ 1284 beteiligten sich beide Städte daran, gegen das auf die Getreidezufuhr aus den Ostseehäfen angewiesene Norwegen eine Handelsperre zu verhängen.⁴²

³³ PUB VI, Nr. 3535.

³⁴ PUB V, Nr. 3398; HUB II, Nr. 441 Anm. 1.

³⁵ PUB VI, Nr. 3881. Vgl. auch später den Streit zwischen Stettin und Stargard (HR II, 4, Nr. 689).

³⁶ HR I, 3, Nr. 4.

³⁷ HR I, 1, Nr. 475 § 12; HR I, 8, Nr. 871.

³⁸ Ebenso wie anderen Städten, *dy in der Dutschen Hense sint* (HUB IV, Nr. 1034).

³⁹ HR I, 4, Nr. 192 § 6.

⁴⁰ BÖCKER, Pommerns vergessene „Tore zur Welt“, (wie Anm. 9).

⁴¹ PUB II, Nr. 1273; HUB I, Nr. 955. König Erich V. von Dänemark aber hatte bereits 1278 Lübeck, Wismar, Rostock, Stralsund, Greifswald, Stettin und den übrigen wendischen Städten, die die Märkte auf Seeland besuchen wollten, Zollfreiheit und freies Geleit versprochen. Möglicherweise waren schon damals Anklam und Demmin mit einbegriffen (PUB II, Nr. 1092).

⁴² HUB I, Nr. 938. 1285 verspricht König Erich V. von Norwegen folglich, alle Kaufleute von Lübeck, Hamburg, Wismar, Rostock, Bremen, Stralsund, Greifswald, Stettin, Demmin, Anklam, Gotland, Elbing, Riga und Reval in seinem Land gegen alle Kränkungen zu schützen, und bestätigt die

Ende des 13. Jh.s und zu Beginn des 14. Jh.s sicherten sie ihre Rechte hinsichtlich der Nutzung der Verkehrswege und Erhebung von Zöllen seitens ihrer Landesherren weiter ab. 1290 befreite Herzog Bogislaw IV. Demmin von allem Zoll und Ungeld für Getreide und gestattete den Bürgern, ihre Mühlen zu befestigen.⁴³ Zwei Jahre später, 1292, bestätigten die Herzöge der Stadt Demmin freie Schifffahrt von der Mühle vor Malchin bis zur See, erlaubten das Mahlen des Getreides außerhalb der Stadt, sicherten zu, ihr Vogt werde ohne Zustimmung der Demminer kein Getreideausfuhrverbot erlassen, und dokumentierten das Eigentum Demmins an zehn namentlich aufgeführten Dörfern.⁴⁴

1295 befreite Herzog Otto I. die Bürger von Anklam für ihre Fahrt mit Getreide und anderen Waren zum Meer von allem Zoll und Ungeld und gestattete in gleicher Weise allen Fremden die Handelsschifffahrt nach Anklam und die Ausfuhr von dort.⁴⁵ Derlei Verfügungen finden wir in Form von Bestätigungen auch weiterhin⁴⁶, darunter den Hinweis, daß auch die Demminer es verstanden, eine jährlich an den Landesherrn fällige Getreideabgabe abzulösen.⁴⁷

Im Jahre 1319 schloß Herzog Wartislaw IV. von Pommern-Wolgast mit den Städten Greifswald, Anklam und Demmin für das Land zwischen Swine und Peene ein Landfriedensbündnis⁴⁸, das schon bald darauf unter aktiver Mitwirkung von Stralsund, schließlich immer wieder bis weit in das 15. Jh. hinein, erneuert wurde und mehr und mehr eine wirksame Verteidigung der städtischen Freiheiten gegen jede Beeinträchtigung durch die Herzöge von Pommern zum Ziel hatte.⁴⁹ Solcherlei Abkommen trugen dazu bei, daß zumindest zwischen den drei wirtschaftlich führenden Städten im Peeneraum, Greifswald, Anklam und Demmin, verhältnismäßig ausgewogene Beziehungen zustande kamen, sie z.B. auch gemeinsam Beschlüsse über die Beschaffung eines hinreichenden Getreidevorrats faßten.⁵⁰ Sie bekräftigten die Führungsrolle gegenüber anderen Städten. So erklärte der König von Norwegen und Schweden 1346 zugunsten Anklangs, die Stadt solle auf Falsterbo zum Zwecke einer städtischen Vitte ein Grundstück besitzen und befugt sein, Bürger der kleinen Städte und Orte aus Anklangs Nachbarschaft auf der Vitte aufzunehmen.⁵¹ Damit schufen sie die Basis für eine weitere Beteiligung selbst des

alten Freibriefe der Kaufleute, namentlich auch aus den Städten Demmin und Anklam (HUB I, Nr. 970).

⁴³ PUB VI, Nr. 4019.

⁴⁴ PUB III, Nr. 1615.

⁴⁵ HUB I, Nr. 1181.

⁴⁶ PUB III, Nr. 1949, PUB IV, Nr. 1992, 2514; PUB V, Nr. 2820; HUB II, Nr. 203.

⁴⁷ PUB IV, Nr. 2112.

⁴⁸ PUB V, Nr. 3311.

⁴⁹ PUB VI, Nr. 3258; HUB II, Nr. 441; PUB X, Nr. 5788; HUB III, Nr. 236; HR I, 1, Nr. 186; HUB V, Nr. 371; HUB VIII, Nr. 647, 1206.

⁵⁰ PUB VI, Nr. 3677; vgl. auch: Der Stralsunder Liber memorialis, T. 2, bearb. v. H.D. SCHROEDER, Weimar 1969, Nr. 304.

⁵¹ HUB III, Nr. 68.

relativ weit im Binnenland gelegenen Demmin am Handel mit Dänemark, Norwegen und Schweden.⁵²

Vorgänge aus dem Sommer 1394 gewähren einen Blick in die Handelspraxis. Im Juli bezeugt die Stadt Demmin gegenüber Lübeck, daß die Demminer Bürger Tymmo und Merten Vunke, Dietrich Zodeman und Nicolaus Thoutke eine von ihnen selbst gefangene und gesalzene Last Heringe in Trelleborg dem Schiffer Johannès van Dulmen nach Stralsund anvertraut hätten, um die Heringe nach dort zu befördern.⁵³ Umfangreich war die Palette der Handelsgüter, mit denen man auch im Peeneraum handelte. 1452 befreite Herzog Wartislaw IX. Stralsund, Greifswald, Anklam und Demmin gemeinsam, in seiner gesamten Herrschaft, zu Wasser und zu Lande, von allen Zöllen und Gebühren. Ausdrücklich bezog er dieses Privileg auch auf das Brief- und Schutengeld, das von Weinen, Bier, Fischen und Kohlen zu Wolgast fällig gewesen wäre.⁵⁴

Die Ausfahrt über den Peenestrom wurde schon damals durch den Hafen Peenemünde flankiert, über den sich die Stadt Wolgast von Anbeginn an, d.h. noch im 13. Jh., Rechte gesichert hatte.⁵⁵ Frühzeitig war auch Wolgast von den hier am Ende des 13. Jh.s Residenz beziehenden Herzögen mit anderen, die Wirtschaft belebenden Zugeständnissen ausgestattet worden. 1282 wurde den Wolgastern zugesichert, sie sollten den bisher gebräuchlichen Scheffel beibehalten.⁵⁶ 1305 erließ Herzog Bogislaw IV. der Stadt Wolgast bisherige Ansprüche auf jährliche Müleneinkünfte.⁵⁷ Hatte derselbe Herzog der Stadt Greifenhagen 1280 ausdrücklich die Freiheit gewährt, sich auch nach Wolgast zu begeben, um hier frei von Zoll und anderen Hindernissen Handels- und sonstige Geschäfte vorzunehmen⁵⁸, so sicherte er 1302 bereits allen Kaufleuten, namentlich solchen aus Schweden, Dänemark und Norwegen, Zollfreiheiten für ihre Waren zu, die sie nach Wolgast und Anklam brächten.⁵⁹

Der Rat von Wolgast sah sich bereits Mitte des 13. Jh.s veranlaßt und in der Lage, an der Seite der damals schon führenden Seestädte Lübeck, Rostock und

⁵² 1326 bestätigt König Waldemar III. von Dänemark den Städten Stralsund, Greifswald, Anklam und Demmin sowie allen Kaufleuten die Freiheiten auf Schonen und in ganz Dänemark (HUB II, Nr. 443). 1361 stellten König Magnus Eriksson von Schweden und dessen Sohn Håkon VI. Magnusson, König von Norwegen, das erste allgemein-hansische Privileg für Schonen aus. In Pommern bestätigten sie dabei den Städten Stralsund, Greifswald, Demmin, Anklam, Stettin und Kolberg ihre Freiheiten für den Handelsverkehr in ihren Reichen und dem wiederzuerobernden Schonen (HR I, 1, Nr. 261; HUB IV, Nr. 28).

⁵³ HUB V, Nr. 168.

⁵⁴ PRLU II, Nr. 130.

⁵⁵ PUB II, Nr. 1235 mit Bezugnahme auf die Zeit der „ersten Stiftung“.

⁵⁶ Ebd.

⁵⁷ 1305 überläßt Herzog Bogislaw IV. der Stadt Wolgast das Eigentum von 4 Mark jährlicher Einkünfte aus der Ziese-Mühle, den halben Teich und die halbe Mühle (PUB IV, Nr. 2240). 1309 transsumiert Herzog Wartislaw IV. die Urkunde Bogislaws IV. von 1305 für die Stadt Wolgast über die Ziese-Mühle (PUB IV, Nr. 2542).

⁵⁸ HUB I, Nr. 845.

⁵⁹ PUB IV, Nr. 2023.

Wismar Maßnahmen gegen die Seeräuberei zu ergreifen.⁶⁰ Später, Ende des 14. Jh.s, stellte Wolgast, jetzt gemeinsam mit Greifswald, Anklam und Demmin, wiederum Kontingente zu diesem Zwecke zur Verfügung.⁶¹ Die Wolgaster mußten ein Interesse an der Befriedung der See haben, denn sie waren seit langem selbst über das Meer unterwegs. Mehrfach beanstandeten z.B. in den sechziger Jahren des 14. Jh.s die zu Tagfahrten versammelten hansischen Ratssendeboten, von Wollin, Kammin, Greifenberg, Treptow, Rügenwalde, Stolp und eben auch von Wolgast sei das während des Krieges mit Dänemark verhängte Handelsverbot übertreten worden.⁶² Ende des 14. Jh.s sollte eine über die Warthe nach Krakau führende Handelsstraße belebt werden. König Wladislaw von Polen sicherte deshalb im August 1390 Kaufleuten namentlich aus den Städten Stralsund, Greifswald, Anklam und Stettin, aber auch aus Wolgast und Gartz mit allen ihren Gütern und Kaufmannsschätzen zu, in seinem Königreich unbehindert kaufen und verkaufen zu können.⁶³

Vielfältig und schillernd stellen sich Abhängigkeit und Unterordnung, die Einsicht in Pflichterfüllung und das Streben nach gegenseitiger Übervorteilung dar. Da bot sich die Chance für die bisher weitgehend zurückgewiesenen, dennoch zumindest für Teilaufgaben im Fernhandel durchaus potenten kleineren Städte. Sie waren dabei, als 1394 Maßnahmen gegen Seeräuberei und Mord (*zeerove unde morde*) beschlossen wurden, die seit langem dem Kaufmann *tor ze wart* geschehen waren und noch geschahen. Friedeschiffe wollte man ausrichten, zu denen Lübeck sechs Koggen mit 600, Stralsund vier Koggen mit 400, Greifswald, Anklam, Wolgast und Demmin zusammen zwei Koggen mit 120, Stettin, Stargard, Gollnow, Gartz, Greifenhagen, Damm und Kammin zusammen zwei Koggen mit 200, Kolberg, Rügenwalde, Stolp, Treptow, Greifenberg und Wollin gemeinsam zwei Koggen mit 80 Gewappneten stellen sollten.⁶⁴

Es ist nicht bekannt, was sich hinter der Klage des Hochmeisters Konrad von Jungingen vom November 1397 gegenüber Stettin, Greifswald und Wolgast über Seeräuber in den Häfen Peenemünde und Neutief verbarg, wobei auch den genannten Städten eine gewisse Schuld angelastet wurde.⁶⁵

Im Sommer 1438 hielt Herzog Wartislaw IX. ein auf der Rückkehr von Stettin begriffenes norwegisches Schiff im Hafen von Wolgast - trotz erfolgter Zol- lenrichtung - samt der Ladung fest. Die Norweger wandten sich mit der Bitte, sie gegenüber dem Herzog zu unterstützen, jedoch nicht nur an Stettin, Stralsund,

⁶⁰ PUB II, Nr. 669.

⁶¹ Die Städte wollten Friedeschiffe ausrichten. Dazu sollten Greifswald, Anklam, Wolgast und Demmin zusammen 2 Koggen mit 120 Gewappneten stellen (HR I, 4, Nr. 192 § 6). Vgl. auch die Klage des Hochmeisters mit dem Ersuchen gegenüber Stettin, Wolgast und Greifswald, Abhilfe zu schaffen (HR I, 4, Nr. 422).

⁶² HR I, 1, Nr. 374 § 9, Nr. 376 § 15; MUB XV, Nr. 9138. Der Hansetag beschließt, niemand solle in den Genuß der Kontorsprivilegien und -freiheiten der Deutschen gelangen, der nicht Bürger einer Stadt von der deutschen Hanse sei (HR I, 1, Nr. 376).

⁶³ HUB IV, Nr. 1034.

⁶⁴ HR I, 4, Nr. 192 § 6.

⁶⁵ HR I, 4, Nr. 422.

Greifswald und Anklam, sondern auch an Wolgast.⁶⁶ Im Mai 1460 teilten die Hauptleute lübischer Friedeschiffe Wolgast mit, sie hätten im Hafen von Wolgast Seeräuber aufgespürt, die der Vogt dort beschütze, Bürgermeister und Rat der Stadt sollten dagegen vorgehen.⁶⁷

Wiederholt erschienen nun auch Wolgaster Bürger als Schiffseigner vor dem Rat von Lübeck oder auch in Danzig, um Behinderungen gemeinsam wahrgenommenen Überseehandels zu begegnen. Mitte des 15. Jh.s durchzog die Klage Wolgaster Bürger, des Schiffers Laurens Wend und seiner Schiffskinder Peter Ciringhe und Claus Jacke, den Schriftwechsel zwischen Lübeck und Wolgast ein ganzes Jahrzehnt. Die Ursache dafür lag beim dänischen Ritter Stig Olavson, Hauptmann zu Lintholm, der verhindert hatte, daß sie ihr dort gestrandetes Schiff bergen konnten.⁶⁸ 1470 forderte der Rat von Lübeck den Kieler Rat auf, dafür zu sorgen, daß ein aus Nexø, einem Hafen auf Bornholm, nach Kiel verbrachtes Schiff den rechtmäßigen Eigentümern, zwei Wolgaster Bürgern, zurückgegeben werde.⁶⁹

Gemeinsam bezeugten Schiffer aus Wismar und Wolgast im Jahre 1503, der Amtmann auf Gotland habe ihnen ihr Schiff samt der Ladung - nach Beschlagnahme auf Weisung König Johanns wegen etlicher schwedischer Güter *alse oszemunt* - zwar zurückgegeben, nicht jedoch den Teil der Ladung, darunter 15 Last Teer, der nach Lübeck gehöre.⁷⁰

Im Fürstentum Rügen mag es den Zubringerstädten wesentlich schwerer gefallen sein, sich aus Stralsunds Umklammerung zu lösen. Stralsund kostete seine hervorragende verkehrsgeographische Lage sowie die zunächst schwächere und schließlich wechselnde Landesherrschaft aus. Wir sehen eine starke Polarisierung zugunsten von Stralsund mit langandauernden Unterordnungsverhältnissen vor uns.

Wandten sich die Ratsherren von Barth Anfang des 14. Jh.s noch mit der Bitte an Stralsund, ihren Fischern den Einkauf und Transport von zwei Last Getreide zu gestatten⁷¹, waren sie spätestens im 15. Jh. selbst in der Lage, Getreide zu liefern. So erfahren wir aus der ersten Hälfte des 15. Jh.s, daß Herzog Barnim VIII. den Rat von Stralsund ersuchte, das mit Getreide beladene Schiff Thomas von Ravens auszuliefern, das die Stralsunder mit Beschlag belegt hatten, obwohl von Raven das Geleit des Herzogs besaß und das Getreide nachweislich in Barth von dem Bürger Burmester gekauft hatte.⁷² Bei diesem Arrest bezogen sich die Stralsunder

⁶⁶ HUB VII, 1, Nr. 393.

⁶⁷ HUB VIII, Nr. 921-924.

⁶⁸ HUB VIII, Nr. 845; HUB XI, Nr. 1289; LUB I, 9, Nr. 898; LUB I, 11, Nr. 496.

⁶⁹ LUB I, 11, Nr. 634.

⁷⁰ HR III, 4, Nr. 407.

⁷¹ StAStral, Städtische Urkunden, Nr. 53.

⁷² StAStral, Städtische Urkunden, Nr. 596. 1446 versucht Herzog Barnim VIII., die Stadt Stralsund wegen des allgemeinen Kornausfuhrverbotes dahingehend zu bewegen, daß ihr Vogt Hans Ywen zu Damgarten nicht länger Zoll auf die Ausfuhr erhebe (StAStral, Städtische Urkunden, Nr. 1035).

auf das bereits erwähnte, auf sie zugeschnittene Ausschließlichkeitsprivileg der Getreideausfuhr von Rügen zum Verkauf außerhalb der Landesgrenzen.⁷³

Auch kennen wir die Klagen eines Bevollmächtigten der *armen Leute*, der Bürger von Barth, die dieser 1504 auf der Tagfahrt zu Rostock vortrug. Wenn die Barther nach Stralsund Bier transportierten, dürften sie mit ihren Wagen nicht wie andere Fuhrleute passieren, sondern müßten im Winter wie im Sommer vor der Stadt halten. Darauf antworteten die Ratssendeboten Stralsunds: Barther Bier dürfe von altersher nicht in Stralsund eingeführt werden, ohne vorher geschmeckt und geprüft worden zu sein.⁷⁴

Doch trotz aller Überlagerung hat es eben auch hier nicht nur die mächtige Metropole gegeben. Durch den schiffbaren Prerowstrom mit der Ostsee verbunden, war den Bürgern der Stadt Barth bereits 1255 eine städtische Feldmark übertragen worden, die *vom salzigen Meer* ausgehen sollte.⁷⁵ Weiterer Grundbesitz, auch auf dem Zingst, kam hinzu.⁷⁶

Die Barther selbst konnten die seit 1255 festgesetzten jährlichen Kornlieferungen an den Fürsten im Mai 1306 ablösen.⁷⁷ Im Dezember desselben Jahres gestattete der Fürst von Rügen einem Barther Bürger die Errichtung einer Roßmühle.⁷⁸ 1325 sicherte Herzog Wartislaw IV. ausdrücklich zu, er werde in den Grenzen der Stadt selbst keine Wind- und Wassermühlen anlegen lassen.⁷⁹

Allen Schiffen, die in das Prerower Fahrwasser kamen, wurde freies Ein- und Auslaufen zugebilligt. Auch Schiffe, die mit Holz von Barth kamen, sollten in ihrer Fahrt nicht behindert werden.⁸⁰ 1368 beförderte ein Bürger aus Barth eine nicht näher bezeichnete Schiffsladung von seiner Heimatstadt nach Wismar.⁸¹ Aber auch die Kaufleute aus Stralsund wußten den Barther Hafen zu nutzen. 1427 kam den Rostockern zur Kenntnis, daß Stralsund Salz, Hopfen und andere Waren nach Barth bringe, um sie unter Umgehung des geltenden Handelsverbotes von dort aus nach Dänemark zu transportieren.⁸²

Während sich Stralsund, wie auch die anderen wendischen Hansestädte, während des gesamten 15. Jh.s gezwungen sah, selbst größere Getreidemengen aus Preußen einzuführen⁸³, werden in den für Barth seit 1324 vorliegenden Stadtver-

⁷³ PRLU II, Nr. 11.

⁷⁴ HR III, 9, Nr. 694 § 12; 695 § 14.

⁷⁵ PUB II, Nr. 604; PUB VI, Nr. 3900; PRLU II, Nr. 97.

⁷⁶ PUB II, Nr. 604; PUB III, Nr. 1682, 1106, 1533, 1550, 1764 usw.

⁷⁷ PUB II, Nr. 604; PRLU I, Nr. 63; PUB IV, Nr. 2297.

⁷⁸ PUB IV, Nr. 2327.

⁷⁹ PUB VI, Nr. 3900. Vgl. auch PUB III, Nr. 1637.

⁸⁰ PUB VI, Nr. 3900.

⁸¹ Die hansischen Pfundzollisten des Jahres 1368, hg. v. G. LECHNER, Lübeck 1935, S. 158, Nr. 430.

⁸² HUB VI, Nr. 680 Anm. 1.

⁸³ Vgl. FRITZE, (wie Anm. 6), S. 41; dort auch die Feststellung: „... im stralsundischen Schuldbuch ... wurde zwischen 1376 und 1400 kein einziges Getreidegeschäft verzeichnet, und im urkundlichen Material fanden sich zwischen 1370 und 1450 nur sechs Hinweise auf den Getreidehandel - und zwei davon betrafen Ausfuhrverbote.“

laß- bzw. Auflassungsbüchern zusätzlich zu dem bereits in den zwanziger Jahren des 14. Jh.s erwähnten Speicher in der *platea stupinatoris* seit den achtziger und neunziger Jahren des 14. Jh.s bzw. zu Beginn des 15. Jh.s und später Scheunen und Speicher genannt, die sich *prope murum*, *in platea aggeris*, *in Platea ruralis*, *in longa platea*, *in platea canum*, *in platea dicta namelose strate*, *in platea deserta*, *in platea colonum* sowie *in platea curie ducis* befanden. Außer einer Roßmühle *in platea stupinatoris* drehen sich in Barth seit dieser Zeit zwei Windmühlen *ante longam valvam* sowie eine Wassermühle.⁸⁴

Zusammenfassung

Ende des 13. Jh.s waren die Anfänge hansischen Handels auch in Pommern/Rügen vorgezeichnet. Stralsund und Greifswald nahmen rasch führende Positionen ein. Aber auch Städte wie Anklam, Stettin, Kolberg und Stargard vermochten es, im Laufe des 14. und 15. Jh.s innerhalb Pommerns andere, sowohl verkehrsgeographisch als auch landespolitisch weniger begünstigte Handelsorte in den Hintergrund zu drängen.

Wirtschaftsräume, die das Um- und Hinterland führender Fernhandelsstädte markierten, zeichnen sich ab. Dennoch gelang es ihnen nicht, die Potenzen anderer, kleinerer Städte aus diesen Gebieten ganz und gar bzw. auf längere Dauer an sich zu binden. Wie schon die eingangs genannten Beispiele hinsichtlich der Zulieferung (u.a. von Getreide) nach Danzig zeigten, weisen die Quellen auf Zubringer zu Hansestädten auch anderer benachbarter Landesherrschaften hin. So beförderte 1368 ein Bürger aus Barth eine nicht näher bezeichnete Schiffsladung von Barth nach Wismar.

Wenn auch mitunter nur als Gegengewicht im Zuge fürstlicher Territorialpolitik gedacht (z.B. Gartz gegenüber Stettin), erhielten auch kleinere Städte seitens der Landesherren Handelsfreiheiten bzw. wurde der auswärtige Handel auch auf sie gelenkt: 1302 sicherte der Herzog von Pommern z.B. allen Kaufleuten, namentlich aus Schweden, Dänemark und Norwegen, Zollfreiheiten für ihre Waren zu, die sie nach Wolgast und Anklam brächten. 1438 wandten sich norwegische Schiffseigner mit der Bitte um Unterstützung gegenüber dem Wolgaster Herzog nicht nur an den Rat der Hansestädte Stettin, Stralsund, Greifswald und Anklam, sondern auch an jenen von Wolgast.

Auch kleinere Städte zeigten sich bereit und in der Lage, Maßnahmen der Hanse zur Befriedung der See zu unterstützen. Wolgast sah sich bereits Mitte des 13. Jh.s veranlaßt, an der Seite Lübecks, Rostocks und Wismars Maßnahmen gegen Seeräuberei zu ergreifen. 1394 trafen Stralsund und Greifswald, Anklam, Wolgast und Demmin, Stettin, Stargard, Gartz, Gollnow, Greifenhagen und Wollin Maßnahmen, um gegen die überhand nehmende Seeräuberei Friedeschiffe auszurüsten. 1397 klagte der Hochmeister des Deutschen Ordens nicht nur gegenüber den Hansestädten Stettin und Greifswald, sondern auch gegenüber Wolgast über Seeräuber

⁸⁴ StABa, Rep. 3 I/14, IV/5 und 27, V/136.

in den Häfen Peenemünde und Neutief. 1460 forderten die Hauptleute lübischer Frieseschiffe den Rat der Stadt Wolgast zur Unterstützung auf.

Dennoch wurden die Kaufleute dieser Städte nicht zu gleichberechtigten Teilhabern an Privilegien im Ausland. 1346 erklärte der König von Norwegen und Schweden z.B. zugunsten Anklams, die Stadt solle auf Falsterbo zum Zweck einer städtischen Witte ein Grundstück besitzen und befugt sein, Bürger der kleineren Städte und Orte aus Anklams Nachbarschaft auf der Witte aufzunehmen.

Das hatte andererseits den Vorteil, daß sich die Ausgeschlossenen den Beschlüssen der Hanse nicht zu unterwerfen brauchten. Mehrfach beanstandeten z.B. in den sechziger Jahren des 14. Jh.s die zu Tagfahrten versammelten hansischen Ratssendeboten, von Wollin, Kammin, Greifenberg, Treptow, Rügenwalde, Stolp und Wolgast sei das während des Krieges mit Dänemark verhängte Handelsverbot übertreten worden.

Kleinere Städte vermochten es, sich eigenständig in den Genuß ausländischer Privilegien zu bringen. Pasewalk, Prenzlau und Templin erhielten 1320/1321 Zollfreiheit in Dänemark. 1390 verlieh der König von Polen nicht nur den Kaufleuten aus den Hansestädten Stralsund, Greifswald, Anklam und Stettin, sondern auch jenen aus Wolgast und Gartz das Recht, in seinem Reich ungehindert zu kaufen und zu verkaufen.

Ohne auf entsprechende handelsorganisatorische Ordnungen verweisen zu können, ist zu vermuten, daß jene nicht an den Privilegien der Hanse teilhabenden Kaufleute ihren Handel in selbständigen Formen von Kaufmannshansen wahrnahmen. Ihre Diskrepanzen zur Hanse schlossen dabei jedoch die Kommunikation mit Wirtschafts- und Rechtspotenzen von Hansestädten nicht aus. Mitte des 15. Jh.s durchzieht z.B. die Klage Wolgaster Bürger unter Bezugnahme auf ein vor Dänemark gestrandetes Schiff den Schriftwechsel mit Lübeck ein ganzes Jahrzehnt. 1470 forderte der Rat von Lübeck den von Kiel auf, ein von Bornholm nach Kiel verbrachtes Schiff seinen rechtmäßigen Eigentümern, zwei Wolgaster Bürgern, zurückzugeben. Schließlich lernen wir Schiffseigner aus Hansestädten und solchen Kommunen kennen, denen die Hanse diesen Status nicht zugestand, obwohl sich ihre Seefahrer den Aufgaben und Gefahren des Fernhandels gemeinsam und im Dienste Dritter stellten. 1503 bezeugten Schiffer aus Wismar und Wolgast übereinstimmend, der Amtmann auf Gotland habe ihnen ihr wegen etlicher schwedischer Güter (z.B. Eisen) beschlagnahmtes Schiff samt der Ladung zwar zurückertattet, nicht jedoch den Teil der Ladung (z.B. Teer), der nach Lübeck gehöre.

Bezieht man die Tätigkeit dieser - von Städten außerhalb der Hanse ausgehenden - Kaufmannshansen stärker in die Forschung mit ein, so dürfte nicht nur der Eindruck vom Charakter der Hanse deutlicher werden, sondern auch der vom Ausmaß des Fernhandels überhaupt.

Widerspiegelung hansischer Beziehungen in städtischen Rechtsquellen Berlins

PETER NEUMEISTER

1469 sieht sich die Hanse aufgrund von Auseinandersetzungen mit dem englischen König - Kaufleute waren verhaftet und Waren beschlagnahmt worden - gezwungen, eine Art Definition des hansischen Bundes vorzunehmen.¹ Freilich ist diese hansische Replik ganz auf die Vorgehensweise des englischen Widersachers eingestellt. Immerhin gewährt sie Einblick in das Rechtsbewußtsein führender hansischer Kreise. Zu ergründen, was die Hanse im rechtlichen Sinne überhaupt war, ist ein fortwährendes Diskussionsthema der Forschung, zudem aber wichtig für den Erwartungshorizont, mit welchem wir das Berliner Quellenmaterial betrachten können.

Im angesprochenen Schreiben an den englischen König spielte nun die Frage eine Rolle, als was man die Hanse bezeichnen könne. War die *Hansa Theutonica* eine *societas*, ein *collegium* oder eine *universitas*? Die Antwort lautete: Eine *societas* könne sie nicht sein, *denn sie kennt weder eine Gemeinschaft aller Güter noch eines Teiles der Güter, da in der Hansa Theutonica keine Gütergemeinschaft besteht; noch ist sie eine societas für bestimmte Handelsgeschäfte, da in der Hansa Theutonica jeder Einzelne Geschäfte für sich macht, und Verluste und Gewinn aus den Geschäften jeden Einzelnen treffen.*

Von einem *collegium* dürfe man auch nicht sprechen, *weil im Recht der Zusammenschluß mehrerer zu einem Ganzen collegium genannt wird: die Hansa Theutonica aber ist aus weithin getrennten Städten gebildet ...*

Aber auch eine Bezeichnung als *universitas* sei nach bürgerlichem wie auch kanonischem Recht nicht zulässig, denn diesbezüglich sei es erforderlich, *daß sie gemeinsamen Besitz, einen gemeinsamen Schatz, ein gemeinsames Siegel, einen gemeinsamen Syndicus und einen gemeinsamen Geschäftsführer besitzt ...*

Vielmehr sei die Hanse eine *confoederacio*, ein festes Bündnis von vielen Städten, Orten und Gemeinschaften zu dem Zwecke, *daß die Handelsunternehmungen zu Wasser und zu Land den erwünschten und günstigen Erfolg haben und daß ein wirksamer Schutz gegen Seeräuber und Wegelagerer geleistet werde, damit nicht durch deren Nachstellungen die Kaufleute ihrer Güter und ihrer Werte beraubt würden.*

¹ Zum Sachverhalt vgl. Ph. DOLLINGER, Die Hanse, Stuttgart 1966, S. 142 ff.

Und schließlich wird hervorgehoben: *Die Hansa Theutonica wird nicht von Kaufleuten geleitet, sondern jede Stadt und jeder Ort haben ihren eigenen Herrn und ihre eigene Obrigkeit, durch die sie regiert werden. Denn die Hansa Theutonica ist ... nichts anderes als ein Bündnis von Städten, das die Städte nicht aus der RechtsHoheit der Herren, die schon früher die Regierung ausübten, herauslöst: sie sind vielmehr diesen Herren in allen Dingen untertänig wie vorher und werden von ihnen regiert.*² Im weiteren folgen in der Quelle dann Ausführungen zur inneren Struktur der Hanse.

Für uns indes ist wichtig, daß die hier angesprochene Problematik auch die Frage nach einem gemeinsamen hansischen Recht tangiert. Bereits 1949 hatte sich W. Ebel dazu geäußert, wobei er von einem im hansischen Bereich geltenden Gewohnheitsrecht, einem allgemeinen Kaufmannsrecht für das nördliche Europa sprach. Ein spezifisches hansisches Recht vermochte er allerdings nicht zu erkennen.³ Widerspruch hinsichtlich dieser Meinung blieb nicht aus.⁴ Für die Sicht auf Berliner Verhältnisse erscheint es mir nach der Aussage der oben herangezogenen Quellenauszüge und der eines Kenners der hansischen Rechtsquellen wichtig, nicht voreilig gegenseitige rechtliche Abhängigkeiten und Beeinflussungen zu konstruieren. Anfang der sechziger Jahre hatte E. Müller-Mertens noch in einer Anmerkung zu seinem Vortrag „Berlin und die Hanse“ festgestellt, daß diese Rechtsfragen, insbesondere die Stadtrechtsproblematik, eine gründliche Detailstudie verlangten und „bei Schlüssen aus Anklängen oder Abweichungen des Rechts große Vorsicht walten muß.“⁵

Die Jahre 1358 und 1518 begrenzen die Mitgliedschaft Berlins in der Hanse.⁶ Mit einer Taxe von 40 Rheinischen Groschen zahlte Berlin den siebenthöchsten Satz der um 1500 verzeichneten Hansestädte.⁷ Eine Spitzenposition dürfte Berlin während seiner Mitgliedschaft im hansischen Städtebündnis wohl nicht eingenommen haben. Diese Feststellung wird im Grunde durch einen Hinweis auf eine Tohopesate, welche 1475 auf dem Hansetag zu Lüneburg im Gespräch war, bestätigt; Berlin sollte dabei sechs Bewaffnete stellen.⁸ Wiederum ein Beitrag, der Berlin nicht auf den vorderen Plätzen sieht. Nun könnte man meinen, daß die angeführten Belege aus der Spätzeit des Berliner Daseins als Hansestadt stammen, aus einer Zeit also, als seine Autonomie nach dem Berliner Unwillen von 1447/1448 weitgehend beseitigt war und die Wirtschaftskraft sowie die rechtliche Selbständigkeit der Stadt nicht unwesentlich gelitten hatten. Die entsprechenden Befunde aus dem Hamburgischen Schuldbuch, die zwar die Zeit vor 1358 betreffen, scheinen aller-

² Vgl. HUB IX, Nr. 584. Die Übersetzung richtet sich nach DOLLINGER, (wie Anm. 1), S. 520 ff.

³ W. EBEL, *Hansisches Recht. Begriff und Probleme*, Göttingen 1949, S. 22.

⁴ Siehe besonders H. REINCKE in: *HGBll 70/1951*, S. 125 f.

⁵ E. MÜLLER-MERTENS, *Berlin und die Hanse*, neugedruckt in: *Berlin im Mittelalter, Aufsätze*, Berlin 1987, S. 30, Anm. 66.

⁶ *Geschichte Berlins von den Anfängen bis 1945*, Berlin 1987, S. 95 f.

⁷ HR III, 7, S. 126.

⁸ HR II, 7, S. 458, Anm. 1.

dings der oben getroffenen Wertung gänzlich zu widersprechen.⁹ Im gleichen Maße verwunderlich ist die Tatsache, daß Berlin aus hansischer Sicht, das heißt aufgrund der Belege des Hansischen Urkundenbuches und der Hanserezesse, nach den Ereignissen der vierziger Jahre des 15. Jh.s häufiger in den Quellen erscheint als für den Zeitraum von 1358 bis etwa 1440. Das Verhältnis beträgt etwa eins zu zwei (17 Nennungen von 1358 bis etwa 1440 stehen 37 Nennungen für die Zeit danach gegenüber). Dieses Zahlenspiel sagt freilich wenig über das Engagement Berlins im hansischen Städtebündnis aus. Die Betonung lag auf der Nennung Berlins im engeren hansischen Quellenmaterial. Allerdings dürfte es bei einer Qualifizierung des Materials Schwierigkeiten bereiten, Berlin beispielsweise als „Hansestadt“ oder „Hansische Stadt“ einzuordnen.¹⁰ Die Quellengrundlage scheint dafür zu dünn zu sein.

Welche Aussagen lassen sich nun aus Berlin/Cöllner Sicht treffen, wobei rechtliche Aspekte unser besonderes Augenmerk in Anspruch nehmen sollten. Zur Auswertung stehen folgende Quellen beziehungsweise Quellensammlungen zur Verfügung:

1. Das Urkundenbuch zur Berlinischen Chronik, vor allem mit Urkundenmaterial rechtsrelevanten Inhalts.¹¹
2. Das Berliner Stadtbuch aus dem 14./15. Jh.¹²
3. Das Cöllner Stadtbuch aus dem 15. Jh.¹³

Als Anmerkung zu diesen vorgestellten Quellen sei hier eingefügt, daß der Bestand im Urkundenbuch abhängig ist vom Überlieferungszufall und von den Auswahlkriterien der Herausgeber. In den Stadtbüchern ist im großen und ganzen der rechtswirksame Inhalt geboten, der den Schreibern und den Ratsmitgliedern des 14. bzw. 15. Jh.s wichtig erschien. Dabei sei an dieser Stelle sofort bemerkt, daß das Cöllner Stadtbuch sich ganz auf innerstädtische Probleme konzentriert und keine verwertbaren Aussagen zum hansischen Themenkreis bietet.

Obwohl der editorische Zustand des Quellenmaterials darüber hinaus unbefriedigend ist, lassen sich doch einige Einsichten gewinnen. Sucht man vordergründig nach einem hansischen Bezugspunkt, so ergibt sich ein Negativbefund. Nirgends taucht der Begriff „Hanse“ explizit auf. Daran ändert auch die Tatsache nichts, daß das Berliner Urkundenbuch in einem sogenannten Sachregister¹⁴ - Sello Kritik war kurz nach dem Erscheinen des Urkundenbuches vernichtend¹⁵ - ein Schlagwort

⁹ Das Hamburgische Schuldbuch von 1288, bearb. v. E. VON LEHE, (Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien und Hansestadt Hamburg, Bd. IV), Hamburg 1956, Nr. 231, 238, 254, 356, u.ö. Vgl. auch die Ausführungen von MÜLLER-MERTENS, (wie Anm. 5), S. 16 f.

¹⁰ H. WERNICKE, Die Städtehanse 1280-1418, Genesis-Strukturen-Funktionen, (AbhhHdlSozialG, Bd. 22), Weimar 1983, S. 104 f.

¹¹ Urkundenbuch zur Berlinischen Chronik, (BUB), hg. v. F. VOIGT; E. FIDICIN, Berlin 1880.

¹² Berlinisches Stadtbuch, (BSB), hg. v. P. CLAUSWITZ, Berlin 1883.

¹³ Das Stadtbuch des alten Köln an der Spree aus dem Jahre 1442, hg. v. P. CLAUSWITZ, (Schriften des Vereins für die Geschichte Berlins, Bd. 52), Berlin 1921.

¹⁴ BUB, S. XV.

¹⁵ G. SELLO, Das Berlinische Urkundenbuch, in: ZPreußGLdKde 18/1881, S. 248 ff.

„Städtebündnisse“ bietet, wobei in einem Unterpunkt auf die Hanse und Hansetage verwiesen wird. Diesbezüglich erscheint eine Urkunde des Jahres 1342¹⁶, in welcher ein Schoß zur Bekämpfung von Räubern und Mordbrennern in der Vogtei Spandau beschlossen wurde, der im Rathaus Berlin/Cölln hinterlegt werden sollte. Ob nun hier ein direkter Zusammenhang zu hansischen Vorgängen dieser Zeit besteht, läßt sich nicht eindeutig belegen. Im Jahre 1342 sind hansische Aktivitäten gegen die Beeinträchtigung des Handels durch Raub und Mord sowie andere Gewalttätigkeiten in der Tat nachweisbar.¹⁷ Die Reaktionen in der Spandauer Vogtei von hansischen Inspirationen herleiten zu wollen, halte ich jedoch für zu modern gedacht. Neben der Tatsache, daß wir über einen Hinweis für die Zeit vor 1358 verfügen, der Berlin ins hansische Geschehen involviert sieht, so dürfte außerdem die Sicherung der Handelswege ein permanentes Anliegen auch im regionalen Rahmen gewesen sein, ohne daß es eines hansischen Anstoßes bedurft hätte.

Weiterhin findet sich zu 1368 im Urkundenbuch ein Hinweis auf den Hansetag zu Wismar, wo unter anderem auch märkische Städte - Berlin ist genannt - gebeten wurden, ihren Landesherrn zu beeinflussen, daß dieser die hansefeindlichen Unternehmungen des Königs nicht weiter unterstützen solle. Die Herausgeber des Urkundenbuches versäumen es, für diese Interaktion der Hanse mit ihren einzelnen Gliedern eine Textquelle zu geben. Das Nachprüfen im hansischen Quellenmaterial macht den Vorgang erst nachvollziehbar, so daß von einem eigenständigen Hinweis aus Berlin/Cöllner Sicht nicht gesprochen werden kann.¹⁸ Berührt wird dieser Vorgang jedoch im „Buch der Übertretungen“, welches sich im Berliner Stadtbuch befindet.¹⁹ In der Anklage der Stadt Berlin gegen Tile Wardenberg scheinen die Auseinandersetzungen politischer und militärischer Natur, die von 1368 bis 1371 zwischen Lübeck, den Seestädten und dem Herzog von Mecklenburg einerseits und dem König von Dänemark sowie Markgraf Otto von Brandenburg andererseits auftraten, eine Rolle gespielt zu haben.²⁰ Die Auswirkungen des Konfliktes müssen zu Interessenkollisionen im patrizischen Rat von Berlin/Cölln geführt haben, die zudem auch geeignet erschienen, in einem Gerichtsverfahren gegen Tile Wardenberg Verwendung zu finden. Gleichwohl, auch das Berliner Stadtbuch vermeidet einen direkten Bezug zum hansischen Bereich.

Letztlich hat uns ein Verweis auf ein Städtebündnis des Jahres 1399 zu interessieren. Der Bund märkischer Städte dieses Jahres sollte zur Aufrechterhaltung alter Rechte und zur gegenseitigen Verteidigung dienen.²¹ Die Überprüfung des Vertragstextes im Codex Diplomaticus Brandenburgensis²² läßt keine Bezugspunkte

¹⁶ BUB, Nr. XLIV.

¹⁷ HR I, 1, S. 64 ff.

¹⁸ BUB, Nr. CLVI; HR I, 1, S. 427.

¹⁹ BSB, S. 193 ff.

²⁰ Vgl. E. MÜLLER-MERTENS, Tile Wardenberg - Schlüsselfigur der Berliner Geschichte 1363-1382. Porträt, politische Szene, historisches Verhältnis, in: JbG 35/1987, S. 59 ff.

²¹ BUB, Nr. LXXI.

²² CDB, bearb. v. A.F. RIEDEL, Hauptteil A, Bd. XXIV, S. 393 f.

zur Hanse erkennen. Im Gegenteil, es wird sich ausdrücklich auf Brandenburgisches Recht berufen.

Weshalb die Herausgeber des Urkundenbuches gerade diese drei genannten Vorgänge als „hansische“ einstufen, bleibt mir im wesentlichen verborgen. Allerdings bietet das Berliner Urkundenbuch durchaus direktere Verbindungslinien, die auf hansische Beziehungen Berlins hinweisen. Sie betreffen größtenteils rechtliche Regulierungen, die den Handel Berlin/Cöllns mit dem hansischen Kernraum, der Ost- und Nordsee, verdeutlichen. Zollfragen mit Stettin²³, Schifffereiprobleme auf der Oder²⁴ und etwa das Verbot von Schadekäufen werden berührt.²⁵ Interessant, weil der oben gegebenen Definition hansischen Selbstverständnisses entsprechend, erscheint ein Fall aus dem Jahre 1440. Der märkische (vielleicht Berliner) Kaufmann Johann Lange beklagt sich beim Kurfürsten wegen der Beschlagnahme seiner Waren - darunter befindet sich auch niederländisches Tuch - durch die Ratmannen von Frankfurt an der Oder, welche aufgrund einer schwebenden Rechtssache zwischen ihm und den Städten Berlin/Cölln erfolgt sei. Wesentlich ist neben allen Detailfragen der Tatbestand, daß der Kaufmann sein Recht beim Kurfürsten sucht. Von einem hansischen Schiedsspruch²⁶ in dieser Sache ist nichts bekannt, wohl aber wäre er denkbar gewesen, wenn man von einem „hansischen Recht“ bzw. „Kaufmannsrecht“ ausginge.

Nur streifen möchte ich die rechtlichen Konsequenzen, welche sich aus dem Berliner Unwillen ergaben und die vom vorhandenen Quellenmaterial im Berliner Urkundenbuch abzuleiten sind. In den Anklagepunkten neun und zehn des Kurfürsten gegen die rebellierende Stadt werden offensichtlich auch hansische Beziehungen angesprochen. Es heißt dort: Sie (Berlin/Cölln-d.A.) hätten sich in und außerhalb der Markgrafschaft an Fürsten, Herren, Vasallen und Städte um Hilfe und Rat gewandt und versucht, Bündnisse gegen seine Herrschaft zustande zu bringen.²⁷ Seltsamerweise ist für dieses Vergehen aus Sicht des Landesherrn keine Buße vermerkt und die Schreiben, welche an andere Städte mit der Bitte um Hilfeleistung abgingen, sind bis auf vier unbekannt. Bei den uns überlieferten Briefen handelt es sich um Schriftstücke, die nicht an Hansestädte gerichtet waren (Eberswalde, Prenzlau, Mittenwalde und Neuruppin).²⁸ Sollte dies Zufall sein? Aus diesem Quellenmaterial Berlins läßt sich nur indirekt darauf schließen, daß Berlins Handeln 1447/1448 durch hansische Bündnisabsprachen motiviert gewesen sei. Die weitere Beurteilung des Berliner Unwillens bezüglich der Konstellation zum hansischen

²³ BUB, Nr. LX f.

²⁴ BUB, Nr. CXX.

²⁵ BUB, Nr. CLII.

²⁶ BUB, Nr. LXXVII; vgl. auch R. SCHÖTTLER, Die Schiedsgerichtsbarkeit unter der Deutschen Hanse in der Zeit von 1232 bis 1495, Diss. phil. Münster 1941.

²⁷ BUB, Nr. CL, vgl. auch Das Stadtbuch des alten Köln, S. 37.

²⁸ Eberswalde: BUB, S. 399; Prenzlau: BUB, S. 398; Mittenwalde: BUB, S. 398 und CDB, A, Bd. XI, S. 245; Neuruppin: BUB, S. 396.

schen Bündnis setze ich voraus²⁹; beim Finanzbedarf des brandenburgischen Kurfürsten schien eine gewisse Bindung zum hansischen Handelsraum ratsam. Mit anderen Worten: Bis zu einem gewissen Grade mußte wohl auch dem hansefeindlich gesinnten brandenburgischen Landesherrn an Handelskontakten Berlins zu diesem Städtebündnis gelegen sein, stärkte dieser Kontakt doch die wirtschaftliche Kraft seiner künftigen Residenzhauptstadt.

Betrachten wir nun abschließend das bedeutsame Berlinische Stadtbuch, so läßt sich auch hier sagen, daß die Hanse keine direkte Erwähnung findet. Gleichwohl lassen sich wiederum eine Reihe von Berührungspunkten zum hansischen Raum feststellen. Die Nennung hansischer Städte wie Anklam, Stettin, Stralsund, Tangermünde, Stendal, Frankfurt an der Oder, Brandenburg und Magdeburg sagt noch wenig. Besonderes Augenmerk im Berlinischen Stadtbuch erregt - man könnte sagen, das Kronjuwel des Buches - das Berliner Schöffengericht. Lassen sich in ihm vielleicht „hansische“ Rechtsgrundsätze finden? Bekannt ist seit langem, daß das Stadtbuch und im besonderen das Schöffengericht in erster Linie aus dem Sachsenspiegel und seinen Glossen, dem sächsischen Weichbildrecht und hinsichtlich des Prozeßrechtes aus dem Richtersteig geschöpft hat. Daneben lassen sich auch Anklänge zum kanonischen und zum römischen Recht vernehmen.³⁰ Holtze hat in seiner Geschichte des Berliner Handelsrechtes im 13. und 14. Jh., das sich auch im Stadtbuch widerspiegelt, bereits 1880 gemeint, daß es bei den hansischen Beziehungen Berlins und Cöllns durchaus vorkommen könne, daß sich ein Satz oder auch ein Institut des lübischen Rechts im Berliner finden könne.³¹ Konkretes bleibt Holtze uns indes schuldig. Wie schaut es nun hinsichtlich des Schöffengerichtes aus?

In den zwanziger Jahren unseres Jh.s stellte die juristische Fakultät der Berliner Universität die Aufgabe, das Privatrecht des Stadtbuches näher zu untersuchen. Während die Arbeit von Arthur Bergmann, einem der beiden Preisträger, nicht mehr auffindbar ist³², kam die Studie von Josef Seeboth, des zweiten Preisträgers, unter dem Titel „Das Privatrecht des Berliner Stadtbuches vom Ende des 14. Jahrhunderts“ 1928 als weitergeführte Dissertation zum Druck.³³ Seeboths - über Sello hinausgehende - Untersuchung kommt zu folgenden Ergebnissen: Im ehemaligen Güterrecht lassen sich deutliche Bezüge zum westfälischen Stadtrecht herstellen. Traditionslinien des westfälischen Rechts zum lübischen Recht sind ja bereits gel-

²⁹ Vgl. diesbezüglich u.a.: E. KAEBER, Die Beziehungen zwischen Berlin und Cölln im Mittelalter und der Konflikt der beiden Städte mit Kurfürst Friedrich II., in: HGBlI 54/1929, S. 19 ff. (Ndr. in: DERS., Beiträge zur Berliner Geschichte. Ausgewählte Aufsätze, Berlin 1964, S. 60 ff.); J. SCHULTZE, Die Mark Brandenburg. 3. Bd.: Die Mark unter der Herrschaft der Hohenzollern (1415-1535), Berlin 1963, S. 54 ff.; E. MÜLLER-MERTENS, Zur Städtepolitik der ersten märkischen Hohenzollern und zum Berliner Unwillen, in: Berlin im Mittelalter, (wie Anm. 5), S. 75 ff.

³⁰ Vgl. J. SEEBOTH, Das Privatrecht des Berliner Stadtbuches vom Ende des 14. Jahrhunderts, (Einzelschriften der Historischen Kommission für die Provinz Brandenburg und die Reichshauptstadt Berlin, 2), Berlin 1928, S. 2.

³¹ F. HOLTZE, Das Berliner Handelsrecht im 13. und 14. Jahrhundert, Berlin 1880, S. 11.

³² Arthur Bergmann wurde am 19.12.1906 in Berlin geboren. Er promovierte an der Berliner Universität am 27. Mai 1929 zum Dr. jur., am 25. 10. 1939 wurde ihm der Dokortitel wohl aufgrund seiner jüdischen Herkunft entzogen.

³³ SEEBOTH, (wie Anm. 30), S. 2

tend gemacht worden.³⁴ Ein weiterer Bezugspunkt zum hansischen Rechtskreis ergibt sich im Falle des Beweises der lebendigen Geburt eines Kindes. Diesbezüglich lassen sich Ähnlichkeiten zum Goslarer Recht - Goslar war Hansestadt - konstatieren.³⁵ Im Hinblick auf zinsbare Darlehen von jüdischen Geldverleihern läßt sich vergleichbares Material aus Lüneburgs ältestem Stadtbuch beibringen.³⁶ Ostfälische Grundsätze spiegeln sich vielleicht wider, wenn beim Tode des Mannes die Ehefrau die Schulden des Mannes aus der ehelichen Gesamtmasse begleicht und dafür nicht ihre Leibzucht heranziehen muß.³⁷ Hinsichtlich der Erbfolge von Verwandten sind Beziehungen zum Dortmunder Recht zu vermuten.³⁸ Der oder die Schreiber des Schöffengerichtes hatten wohl nicht nur den Rechtskreis des Sachsenspiegels im Blickfeld, von Fall zu Fall griffen sie auch auf andere Rechtsgewohnheiten zurück. Wie die Vermittlung dabei im einzelnen geschah, bleibt offen. Anteil dürften sowohl der Kaufmann als auch der Kolonist gehabt haben.³⁹

Zusammenfassend wird man allerdings sagen können, daß die rechtlichen Beeinflussungen aus dem hansischen Gebiet gering waren. Zu unterschiedlich sind beispielsweise die Gewohnheiten des lübischen und sächsischen Rechtskreises. Als Beispiel darf man vielleicht die Praxis des Rechtszuges im lübischen Recht nennen.⁴⁰ Berlin wandte sich bei einer offenen Entscheidungsfindung an den Brandenburger Schöffengericht, wobei die Urteilsfindung abhängig vom Ratskollegium durch extra berufene Schöffen vorgenommen wurde.⁴¹ In Lübeck, im lübischen Recht, zum Beispiel ist der Urteilsfinder zugleich Ratsherr.⁴² Die Frage nach den Unterschieden innerhalb der einzelnen Rechtskreise wird sich also weit besser beantworten lassen als die Frage nach den Gemeinsamkeiten hinsichtlich der vorhandenen Rechtspraxis. Zu beachten gilt natürlich, daß die Aussage vor allem auf Berliner Verhältnisse zutreffen mag. Bei Hansestädten, bei denen das Quellenmaterial ergiebiger vorliegt, werden sich möglicherweise andere Ergebnisse formulieren lassen.

Auch im Zusammenhang mit den Berliner Autonomiebestrebungen kann man hansischen Einfluß vermuten, einen eindeutigen Beweis dafür wird man schuldig bleiben. Daß die im „Privilegienbuch“ des Stadtbuches überlieferten Abschriften

³⁴ Vgl. W. EBEL, *Lübisches Recht im Ostseeraum*, Köln-Opladen 1967, S. 14 ff.

³⁵ SEEBOTH, (wie Anm. 30), S. 5.

³⁶ A.a.O., S. 23.

³⁷ A.a.O., S. 30 f.

³⁸ A.a.O., S. 43.

³⁹ Ähnlichkeiten in Hinsicht auf die Verbreitung des lübischen Rechtes dürften gegeben sein, vgl. EBEL, (wie Anm. 34), S. 16 ff.; 23 ff.

⁴⁰ A.a.O., S. 19 ff.

⁴¹ Zur Sache vgl. G. SELLO, *Die Gerichtsverfassung und das Schöffengericht Berlins bis zur Mitte des 15. Jahrhunderts*, in: *Märkische Forschungen*, 15/1881, S. 1 ff.; siehe auch: D. PÖTSCHKE; H. SCHROLL, *Fragment einer Glosse zum „Sachsenspiegel“ - Landrecht aufgefunden*, in: *Archivmitteilungen* 4/1988, S. 122 f.

⁴² EBEL, (wie Anm. 34), S. 10.

von Urkunden teilweise auf verfälschtes Material zurückgriffen⁴³ oder beim Abschreiben manipuliert wurden⁴⁴, um der Stadt eine bessere Rechtsstellung zu sichern, ergab sich meines Erachtens aus der Konfrontation zwischen Landesherr und Stadt. Daß eine autonome Rechtsstellung der Stadt ein besseres Agieren im hansischen Bündnis erlaubte, muß man dagegen voraussetzen. Ohne Zweifel hat das Niederlagerecht, der Hufenzins, der Wortzins und der Marktzins sowie auch das sogenannte Ungeld Auswirkungen auf die Finanzkraft der Stadt und damit ihr Engagement im hansischen Bündnis. Eben diese Rechte und Zinsen finden sich in den manipulierten Abschriften des Stadtbuches. Grund für die Verfälschungen dürfte, wie bereits bemerkt, in erster Linie das städtische Interesse an Selbständigkeit gegenüber dem Landesherrn gewesen sein. Wenn etwa für Magdeburg behauptet wurde⁴⁵, daß die Hanse „als moralisch wirkende Triebkraft“ bei den Autonomiebestrebungen gewirkt habe, so ist dies eine Interpretationsweise, der ich nicht zu folgen vermag. Im Falle von Berlin läßt das auf uns gekommene Quellenmaterial aus städtischer Sicht nur eine geringe Wirkung hansischer Rechtsnormen zu. Wie es scheint, ist Berlin im 14./15. Jh. in erster Linie eine märkische Stadt und erst in sekundärer oder gar tertiärer Sicht ein Glied der hansischen Gemeinschaft.

⁴³ Als besonders gravierendes Beispiel nenne ich das Bäckerprivileg vom 18. Juni 1272, BSB, S. 72 f.; dazu im besonderen: E. KAEBER, Vier kritische Fragen zur mittelalterlichen Geschichte Berlins, in: JbVGBerlin 1953, S. 143 ff., besonders S. 172 ff.

⁴⁴ Stellvertretend nenne ich die Urkunde Markgraf Ottos V. vom 28. September 1298 (BSB, S. 37 f.) und vor allem die Ausführungen von KRABBO; WINTER, Regesten der Markgrafen von Brandenburg aus askanischem Hause, Berlin 1955, S. 452, Nr. 1696; siehe außerdem die Abschrift der Urkunde Markgraf Ludwig des Älteren vom 2. Juni 1328 (BSB, S. 41): Der Passus *Ok geve wi sy vrie alles un-rechtes tolln und geleides* wurde geändert in *Ok geve wi sy vrie alles ungeldes tolln und geleides*.

⁴⁵ D. BÖHME, Magdeburg und die Hanse, Diss. phil. Leipzig 1944, S. 41.

Märkisch-pommerscher Lehnsstreit. Hintergründe des Verhaltens pommerscher Städte im zeitlichen Umfeld des Rostocker Landfriedens von 1283¹

HEIDELORE BÖCKER

Pommern zu beherrschen, das bedeutete den Zugang zum Meer in seiner Gewalt zu haben. Dieses Wissen und Wünschen brachte Spannung in die Beziehungen besonders zu den mit ihrer Landesherrschaft im Binnenland angrenzenden Nachbarn Pommerns, den Markgrafen von Brandenburg. Die Hoffnung der brandenburgischen Askanier, an Einfluß über Pommern durch den Erwerb der Lehnshegheit zu gewinnen, wurde aber zunächst getrübt. Der pommersche Herzog Bogislaw I. hatte sich nach der Absetzung Herzog Heinrichs des Löwen dem siegreichen Kaiser Friedrich I. Barbarossa unterworfen, und dieser hatte ihn 1181 im Lager vor Lübeck mit dem Herzogtum belehnt.²

Bald darauf aber, 1184, vernichteten die Dänen die pommersche Flotte und erreichten im folgenden Jahr, 1185, die Unterwerfung des Pommernherzogs unter ihre Herrschaft.³ Herzog Bogislaw I. sah sich gezwungen, nun dem dänischen König Knut VI. den Lehnseid zu leisten.⁴ Trotz der Versuche seitens der Markgrafen von Brandenburg, diese Situation zu ändern, währte die dänische Vormachtstellung Jahrzehnte. Im Sommer 1212 schlossen Kaiser Otto IV. und Markgraf Albrecht II. von Brandenburg zwar ein Bündnis, worin sich der Kaiser verpflichtete, entweder zwischen dem König von Dänemark, dem Markgrafen und den Slawen zu vermitteln oder im Falle eines Scheiterns den Markgrafen gegen den Dänenkönig und seine Anhänger zu unterstützen. Der Markgraf dagegen gelobte, dem Kaiser in Sachsen und Thüringen Beistand zu leisten.⁵ Gut zwei Jahre später aber überließ der Staufer Friedrich II. dem Dänenkönig - um diesen als Verbündeten gegen seine welfischen Gegner zu gewinnen - alle Eroberungen nördlich von Elbe und Elde

¹ Vorgetragen auf der 33. Jahrestagung der Hansischen Arbeitsgemeinschaft, Rostock, 14. bis 16. September 1988.

² *Saxonis Gesta Danorum*, hg. v. J. OLRIK; H. RAEDER, Kopenhagen 1931, Bd. XV, S. 5, 11; Vgl. dazu *Arnoldi Chronica Slavorum*, hg. v. J. M. LAPPENBERG, Hannover 1868, Bd. II, S. 17.

³ *Arnoldi*, (wie Anm. 2), Bd. III, S. 7; *Saxonis*, (wie Anm. 2), Bd. XVI, 4, S. 1 ff.; vgl. auch *PUB I*, Nr. 125.

⁴ *Arnoldi*, (wie Anm. 2), Bd. III, S. 2; vgl. auch die Angaben in *PUB I*, Nr. 107.

⁵ Über Kämpfe zwischen Brandenburg und Pommern vgl. die Angaben in *PUB I*, Nr. 135, 158.

und im Slawenland, was 1216/1217 durch den Papst noch seine Bestätigung erfuhr.⁶

Erst die Gefangennahme König Waldemars II. durch Graf Heinrich I. von Schwerin im Mai 1223 leitete eine Wende ein.⁷ 1225 gehörte der Verzicht Waldemars. auf Pommern mit Ausnahme Rügens und den zur Insel gehörenden festländischen Gebieten zu den Bedingungen, unter denen der dänische König seine Freilassung auszuhandeln vermochte.⁸ Zwar ließ sich der Däne gleich darauf am 26. Juni 1226 durch den Papst von seinem gerade geleisteten Eid entbinden⁹ und versuchte, die verlorenen Ländereien mit Waffengewalt zurückzugewinnen, doch wurde den Dänen nach anfänglichen Erfolgen nunmehr durch eine Koalition norddeutscher Fürsten sowie Bürgern vor allem aus Lübeck und Hamburg in der Schlacht bei Bornhöved in Holstein im Juli 1227 eine vernichtende Niederlage bereitet.¹⁰

Der Literatur ist die folgende Auffassung zu entnehmen: „Welch einen Status Pommern ... erhielt, nachdem die dänische Lehnshoheit endgültig fortgefallen war, wissen wir nicht, daß es ein Reichsfürstentum wurde, ist so gut wie ausgeschlossen. Wahrscheinlich hat es aber eine ziemlich selbständige Stellung innegehabt.“¹¹ Kaum selbst zur Herrschaft gelangt, stießen dann jedoch die brandenburgisch-markgräflichen Brüder Johann I. und Otto III. in das durch die Beendigung der dänischen Oberlehnshoheit einerseits sowie die vormundschaftliche Regierung andererseits bedingte machtpolitische Vakuum vor. Im Dezember 1231 ließen sie sich in Ravenna von Kaiser Friedrich II. außer mit der Mark auch mit dem *Ducatus Pomeranie* belehnen.¹²

Die Herzöge von Pommern drängten in den Schutz des mittelalterlichen Deutschen Reiches, wenngleich sie dabei auch selbst ihre Eigenheit als Slawen betonten. Ein „Reichsaftervasallenverhältnis“ zur benachbarten Mark Brandenburg war hingegen für sie erniedrigend. Doch ihnen waren die Hände gebunden, sich aus diesem zu lösen. Dem standen die folgenden Tatsachen entgegen:

1. Pommern war seit dem Tode Bogislaws I. im Jahre 1187 geteilt in die Linien Stettin und Demmin.¹³ Rückblickend sprach Herzog Wartislaw III. von Demmin

⁶ PUB I, Nr. 164, 173, 176.

⁷ 1223 gaben Herzog Barnim I. von Pommern und seine Mutter Miroslawa dem Kloster Kolbatz das während der Eroberung Stettins durch die Deutschen dem Herzog Bogislaw II. eingeräumte Dorf Klein-Küssow zurück. Dabei fällt das offenbar einflußreiche Auftreten dänischer Gesandter auf (vgl. PUB I, Nr. 213). Zum Vertrag Kaiser Friedrichs II. und des Grafen Heinrich I. von Schwerin aus dem Jahre 1223 über die Auslieferung des dänischen Königs vgl. PUB I, Nr. 218 sowie zum ersten Vertrag über die Freilassung von 1224 (PUB I, Nr. 221).

⁸ PUB I, Nr. 232.

⁹ Bullarium Danicum. Pavelige Aktstykker vedr. Danmark 1198-1316, Bd. I, hg. v. A. KRARUP, Kopenhagen 1932, Nr. 204.

¹⁰ Vgl. dazu F. RÖRIG, Die Schlacht bei Bornhöved 1227, in: ZVLGA 24/1928, S. 281-299.

¹¹ D. LUCHT, Die Außenpolitik Herzog Barnims I. von Pommern, in: BS, N.F., 51/1965, S. 15-32, bes. S. 17 f.

¹² PUB I, Nr. 279.

¹³ L. QUANDT, Die Landesteilungen in Pommern vor 1295, in: BS 11,2/1845, S. 118-142.

zudem von Fehlern, die er in jugendlichem Leichtsinne (*ex negligencia puericie*) begangen habe.¹⁴ Stettin wurde zur Zeit der Belehnung der Brandenburger mit Pommern (1231) vormundschaftlich regiert. Seit 1228 zeichnete Barnim I. zwar schon vereinzelt allein verantwortlich¹⁵, doch urkundete seine Mutter im allgemeinen noch bis zum Mai 1233 mit ihm zusammen.

2. Herzog Wartislaw III. von Demmin vermochte nicht zu verhindern, daß sich im Innern seiner Herrschaft, so vor allem im Peeneraum, größere Adelherrschaften bildeten. Vergleiche des Klosters Eldena mit den verschiedenen Adligen legen die Vermutung nahe, daß diese relativ selbständig handelten, es also neben der planmäßigen Siedlung durch den Landesherrn eigenmächtige Siedlungsvorgänge durch den Adel gegeben hat, der den ihm verliehenen oder von ihm annektierten Landesbesitz ausbaute und erweiterte.¹⁶ Zweifel an einer Freiwilligkeit des Handelns seitens des Stettiner Herzogs Barnim I. kommen besonders in Anbetracht seiner Verleihungen an die Templer auf: Am 28. Dezember 1234 schenkte er dem Orden das Land Bahn und verzichtete auf alle Rechte im Land Küstrin. Damals weilte er im brandenburgischen Spandau, und auch am 4. März 1236 war er dort, als er den Tempelherren und ihren Untertanen Zollfreiheit in seinen Landen bewilligte.¹⁷

3. Sowohl Barnim I. von Pommern-Stettin als auch Wartislaw III. von Demmin sahen sich in einer Zeit jugendlicher Unerfahrenheit starken außenpolitischen Zwängen gegenüber. Demmin war 1233 von König Waldemar II. von Dänemark eingenommen worden. Wartislaw verlor 1234 die Landschaft Circipanien an das benachbarte Mecklenburg. Bischof Brunward von Schwerin brachte überdies ein Bündnis der Fürsten von Mecklenburg und Rügen zustande, dem 1235 die Eroberung großer Landstriche nördlich der Peene gelang.¹⁸ Die Folge war, daß sich Herzog Wartislaw III. von Demmin gezwungen sah, im Vertrag von Kremmen am 20. Juni 1236 nicht nur die askanische Oberhoheit anzuerkennen, sondern auch einen großen Teil seines Territoriums (die Länder Stargard, Beseritz und Wustrow und damit in etwa das Gebiet des späteren Mecklenburg-Strelitz) den Markgrafen von

¹⁴ PUB I, Nr. 334.

¹⁵ Wartislaw III. von Demmin von 1225 an: PUB I, Nr. 227; sein Vetter Barnim I. von Stettin: PUB I, Nr. 250; vgl. auch a.a.O., Nr. 293. Erst vom 3. Oktober 1233 an beginnt die lange Reihe der von Barnim I. allein ausgehenden Beurkundungen: PUB I, Nr. 295. Nach A. HOFMEISTER ist Barnim I. erst 1233 wirklich mündig geworden, obwohl er damals wohl gerade erst 15 Jahre gewesen sei. Vgl. PUB I, Nr. 199, und DERS., *Genealogische Untersuchungen zur Geschichte des pommerschen Herzogshauses*, (Greifswalder Abhandlungen zur Geschichte des Mittelalters, Bd. XI), Greifswald 1938, S. 64 f.: "... er kann ... erst 1218/1219 geboren sein." hingegen M. WEHRMANN, *Genealogie des pommerschen Herzogshauses*, (Veröffentlichungen der landesgeschichtlichen Forschungsstelle für Pommern, Bd. I, 5), Stettin 1937, der auf S. 47 davon ausging, daß Barnim I. vielleicht doch schon 1210 geboren worden sei.

¹⁶ Z.B. die der Herren von Salzwedel in Glützkow, der von Gadebusch in Loitz und der von Stove in Stavenhagen; vgl. W. KUHN, *Die deutschen Stadtgründungen des 13. Jahrhunderts im westlichen Pommern*, in: ZfO 1974, S. 1-58, bes. S. 36 ff.; K. CONRAD, *Urkundliche Grundlagen einer Siedlungsgeschichte Pommerns bis 1250*, in: ZfO 1982, S. 337-360, vor allem S. 358.

¹⁷ PUB I, Nr. 309. Aus dem Landiner Vertrag geht hervor, daß Barnim I. bereits zuvor sein Gebiet von den Askaniern zu Lehen genommen hatte; vgl. a.a.O., Nr. 512; CONRAD, (wie Anm. 16), S. 357 f.

¹⁸ Vgl. *Detmar-Chronik*, hg. v. K. KOPPMANN, (Chrontstädte, Bd. 19), Leipzig 1884, S. 78; PUB I, Nr. 303, 305; dazu CONRAD, (wie Anm. 16), S. 358; KUHN, (wie Anm. 16), vor allem S. 37.

Brandenburg zu überlassen. Von besonders schwerwiegender Bedeutung aber war die Festlegung, daß Wartislaw III. Herrschaftsbereich bei seinem erbenlosen Tod an die brandenburgischen Herren fallen sollte.¹⁹

Nicht nur die Belege über Vorgänge im Peeneraum zeigen deutlich, daß auch Dänemark seine Ansprüche auf die Slawenländer aufrecht erhielt. Papst Alexander IV. bestätigte den Dänenkönigen noch am 28. Juni 1256 die 1214 erfolgte Abtretung Slawiens durch Kaiser Friedrich II. So belehnte König Erich IV. von Dänemark im Jahre 1235 den Fürsten Wizlaw I. von Rügen auch mit der Hälfte des Landes Wolgast. Der andere Teil aber war inzwischen möglicherweise als Mitgift der Prinzessin Sophia, einer Tochter König Waldemars II. von Dänemark an deren Gemahl, den Markgrafen Johann I. von Brandenburg, gelangt. Über dieses Gebiet verfügten jedoch die Pommern. Im Jahre 1250 jedenfalls erklärten die Markgrafen von Brandenburg, daß das am Peenestrom gelegene und damit handelspolitisch außerordentlich wichtige Wolgast ihnen kraft Erbrechts zustünde und Barnim I. die Stadt also widerrechtlich besetzt hielte.²⁰

Die Auseinandersetzungen darüber führten schließlich zum Abschluß des Landiner Vertrages von 1250. Die Bestimmung des Vorgängerschreibens von Kremen aus dem Jahre 1236, die das pommersche Herzogtum leicht die Hälfte seines Gesamtterritoriums hätte kosten können (Wartislaw III. war noch immer kinderlos!), wurde revidiert. Barnim I. wurde zwar dazu bewegt, dem Markgrafen die Uckermark mit Prenzlau, seiner ersten Stadtgründung, zu überlassen; auch blieben die Rechts- und Besitzverhältnisse im Lande Wolgast weiterhin anfechtbar, doch waren nicht nur die Rechte des Bistums Kammin durch das Abkommen unberührt, sondern die Pommernherzöge wurden nun zu gesamter Hand mit Pommern belehnt.²¹

Im Jahre 1234 war es Herzog Heinrich I. von Schlesien gelungen, von Wladislaw Odonicz, dem Herzog von Großpolen, alle Gebiete westlich der Warthe und die Burg Zantoch zu erwerben.²² Durch erheblichen Gebietszuwachs, auch in den Ländern Küstrin und Soldin, war das schlesische Piastenreich zum unmittelbaren Nachbarn des Herzogtums Pommern-Stettin geworden. Nach dem Tode Herzog Heinrichs I. kämpfte Herzog Barnim I. von Pommern-Stettin jedoch von 1238 an mit wechselndem Erfolg, um die an das schlesische Herzogtum verlorenen Gebiete zurückzugewinnen.²³

¹⁹ PUB I, Nr. 334.

²⁰ PUB I, Nr. 317; PUB II, Nr. 622; M. WEHRMANN, Geschichte von Pommern, Bd. I, Gotha 1919, S. 98; H. BOLLNOW, Der Kampf um Vorpommern im 12. und 13. Jh. von Lothar von Sachsen bis zum Ende der Staufer, in: BS, N.F., 47/1960, S. 47-64, bes. S. 51; zur Echtheit der in diesem Zusammenhang von Barnim I. abgegebenen Erklärung vgl. LUCHT, (wie Anm. 11), S. 21.

²¹ PUB I, Nr. 512 f, 531. Nach Wismar gereist, urkundeten beide Herzöge Pommerns 1252 für Lübeck und wiesen sich dabei aus als *B. dux Pomeranie, dominus de Stetin, et W. dux de Demin*; PUB I, Nr. 540.

²² CDS VII, 1, Nr. 451.

²³ Vgl. dazu F. SALIS, Forschungen zur älteren Geschichte des Bistums Kammin, in: BS, N.F., 26/1924, S. 60; E. RANDT, Grenzbeziehungen der schlesischen Piasten Herzog Heinrich I. und Herzog Heinrich II. mit Herzog Barnim I. von Pommern-Stettin und dem Bistum Kammin, in: ZVGS 65/1931, S. 183-204.

Spätestens 1244 war es Barnim I. auch geglückt, im großen und ganzen wieder in den Besitz der an das schlesische Herzogtum verlorenen Gebiete zu gelangen, und zudem fügte er nun auch den nördlichen Teil der Kastellanei Zantoch seiner Herrschaft hinzu. Barnim I. war es damit gelungen, die Grenze seines Herzogtums bis an Warthe und Netze vorzuschieben. Die Burg Zantoch war dabei durch ihre Lage an der Mündung der Netze in die Warthe von strategischer Bedeutung. So blieben folglich auch hier kriegerische Auseinandersetzungen mit den Markgrafen von Brandenburg nicht aus, die 1255 damit endeten, daß Barnim I. umfangreiche Landstriche an die Markgrafen verlor und die Brandenburger auch an diesem Grenzabschnitt ihren Herrschaftsbereich weiter auszudehnen vermochten.²⁴

Mit Ratibor II., der zum ersten und letzten Mal im Jahre 1223 urkundlich aufgetreten war²⁵, scheint die Schlauer Linie (die Ratiboridenherrschaft) im Mannesstamm ausgestorben zu sein. Sowohl die Stettiner als auch die Demminer Linie hatten nun offenbar ihre Herrschaft angetreten²⁶, doch konnten sich die Herzöge ihres hinzugewonnenen Landes nicht allzu lange erfreuen: Am 26. Dezember 1236 urkundete Herzog Swantopolk von Pomerellen in Stolp.²⁷

Vom 8. Juli 1253 an unternahmen Herzog Barnim I. und Wartislaw III. gemeinsam einen erneuten Versuch, ihre alten Ansprüche auf die Ratiboridenherrschaft wieder aufzunehmen, in deren Verlauf auch Kampfhandlungen nicht ausblieben, die aber dennoch nicht zum gewünschten Erfolg führten.²⁸ Der Sohn des 1266 verstorbenen Herzogs Swantopolk, Mestwin II., überließ am 1. April 1269 das Land Belgard (Persante) den Markgrafen Johann II., Otto IV. und Konrad I. von Brandenburg und nahm seine übrigen Besitzungen von ihnen zu Lehn.²⁹

Im März des Jahres 1273 waren die Markgrafen in den Ländern Stettin und Pyritz eingefallen. Auch das Kloster Kolbatz wurde in Mitleidenschaft gezogen.³⁰ Im Verlaufe der sich vermutlich über zwei Jahre hinziehenden Kämpfe gewannen die Markgrafen Gebiete im Umfang der späteren *terra Soldin* hinzu. Erst als die Brandenburgischen selbst in Bedrängnis gerieten und Barnim sich 1278 verpflichtete, gegen Zahlung von 1500 Mark dem Markgrafen mit 150 Rittern gegen den Erzbischof von Magdeburg und dessen Helfer im Kriegsfall Beistand zu leisten, erhielt er am 1. Juni des Jahres 1278 vom brandenburgischen Markgrafen Konrad I. das Land zwischen den Ihna-Armen zu Lehen.³¹

²⁴ Regesten der Markgrafen von Brandenburg aus askanischem Hause, (Veröffentlichungen des Vereins für Geschichte der Mark Brandenburg), bearb. v. H. KRABBO; G. WINTER, Berlin 1955, Nr. 729, 788; P. VON NIEBEN, Geschichte der Neumark im Zeitalter ihrer Entstehung und Besiedlung, Landsberg a. W. 1905, S. 169 ff.; DERS., Die Burg Zantoch und ihre Geschichte, (Schriften des Vereins für die Geschichte der Neumark, H. 2), o.O. 1894; LUCHT, (wie Anm. 11), S. 27 f.

²⁵ PUB I, 2, Nr. 215.

²⁶ Dies legen PUB I, Nr. 242 und Nr. 257 nahe.

²⁷ PUB I, Nr. 336, 374, 376; vgl. auch LUCHT, (wie Anm. 11), S. 24 ff.

²⁸ PUB I, Nr. 573; PUB II, Nr. 598.

²⁹ PUB II, Nr. 880, 978.

³⁰ M.M.A. ANGELUS, Annales Marchiae Brandenburgicae, Frankfurt a.d.O. 1598, S. 101.

³¹ PUB II, Nr. 1096; VON NIEBEN, (wie Anm. 24), S. 236; LUCHT, (wie Anm. 11), S. 30.

Herzog Wartislaw III. von Demmin starb am 17. Mai 1264. Da er keine eigenen Nachkommen hinterließ, fielen seine Länder nun an seinen Vetter, Herzog Barnim I. von Pommern-Stettin. Abgesehen von diesem günstigen Umstand, leisteten aber auch die Neuordnung der Verwaltung und die Städtepolitik, wie sie vor allem vom Stettiner Herzog Barnim I. mit Nachdruck betrieben wurden, einen wesentlichen Beitrag zur Konsolidierung der Landesherrschaft im Innern.

Anregungen empfangt der Herzog dabei vermutlich dadurch, daß er sich mit neuen Beratern umgab. Schon von 1229 an war er von einem Notar namens Nicolaus begleitet worden.³² Zwischen 1230 und 1232 endeten dann im Oderraum mit Stettin die Belege über die alte Kastellaneiverfassung mit der Nennung eines *Priscebur castellanus de Stetyn* und der Burgmannen *Priznoborus vir nobilis* in Stetin bzw. *Symon nobilis Stetinensis* 1234. In den Zeugenlisten tauchen Ritter und deutsche Adlige auf. Es entstanden die Hofämter, vor allem die des Truchseß und des Marschalls.³³ Der Personenkreis, der Herzog Wartislaw III. von Demmin bei Aufhalten in den westlichen Landesteilen umgab, änderte sich hingegen deutlicher erst seit Kremmen (1236). Seither finden sich in seinen in Demmin ausgestellten Urkunden deutsche Adlige als Zeugen, treten slawische Namen immer mehr zurück und kommen nur in den weiter östlich, besonders in Kammin und Kolberg gegebenen Urkunden noch zahlreicher vor.³⁴

Vergleicht man die in den Urkunden der Herzöge angegebenen Ausstellungsorte, so nahm Wartislaw III. noch bis Ende der dreißiger Jahre seine Herrschaft fast ausschließlich von Demmin aus wahr, während Barnim I. eine weitaus regere Reisetätigkeit zwischen Ueckermünde, Usedom, Kolberg, Stolpe, Demmin, Stargard und Stettin entfaltete.³⁵ Im Sinne wirtschaftlichen Aufschwungs kam es ihm darauf an, deutsche Siedler in sein Land zu holen. Von 1232 an taucht in pommerschen Urkunden folglich der Begriff der Hufe (*mansus*) auf, d.h. das Land wurde in Stücke fester Größe vermessen.³⁶ Schon der Zehntvertrag Barnims mit Bischof Konrad III. von Kammin von 1240 vermittelt das Bild einer planmäßigen Siedlung mit offenbar deutschrechtlichen Dörfern und städtischen Mittelpunkten; ja, die Urkunde spricht auch von der Wiederbesiedlung lange wüst liegender Dörfer.³⁷ In der

³² Und zwar bis 1242, siehe PUB I, Nr. 256-401.

³³ A.a.O., Nr. 264, 302, 362.

³⁴ Vgl. dazu CONRAD, (wie Anm. 16), S. 358 Anm. 118.

³⁵ H. BOLLNOW, Burg und Stadt in Pommern bis zum Beginn der Kolonisationszeit, in: BS, N.F., 38/1936, S. 48-96, vor allem S. 70: „Die neue Zeit kündigt sich 1235 an mit der ersten in Stettin ausgestellten Urkunde. Von jetzt an treten ständig neue Aufenthaltsorte auf (Treptow a.R., Stolpe, Lebbin, Pyritz, Kartlow, Ueckermünde, Anklam.) ... Von den vierziger Jahren an leben die Herzöge vorwiegend in den Städten, in einer größeren Zahl von ihnen haben sie sich einen eigenen Hof vorbehalten.“ und S. 91 ff.

³⁶ KUHN, (wie Anm. 16), S. 7.

³⁷ PUB I, Nr. 377; vgl. auch CONRAD, (wie Anm. 16), S. 351.

Uckermark dürfte die Aufsiedlung - abgesehen von weiteren Umgestaltungen und Intensivierungen - um 1250 bereits im wesentlichen abgeschlossen gewesen sein.³⁸

Schon frühzeitig begannen sowohl der Demminer als auch der Stettiner Herzog damit, auch die Ostseehandelsmetropole Lübeck mit Zoll- und Ungeldbefreiungen in ihrem Lande zu privilegieren.³⁹ Gleichzeitig leitete der Stettiner Herzog die Gründung von Städten - sowohl im ländlichen Zusammenhang mit bereits vorhandenen slawischen Siedlungen städtischen Charakters als auch an anderen Orten, und zwar nach dem in der Mark Brandenburg üblichen Magdeburger Recht - ein. Gewiß nicht unbeabsichtigt wählte er das in seinem Herrschaftsgebiet weit nach Süden, auf die Markgrafschaft Brandenburg zu liegende Prenzlau aus, dem er als erster Siedlung am 27. Dezember 1234 den Gebrauch deutscher Rechtsgewohnheiten zubilligte. Acht Männer, davon mindestens einen aus Stendal in der Altmark, beauftragte er mit der *promotio civitatis Prenzlau*, der er noch dazu die - im Vergleich mit späteren Gründungen - mit 300 Hufen größte Fläche an Ackerland zuerkannte.⁴⁰ Die Betrachtung von Rechtsbewidmungen, die der Demminer Herzog in den folgenden Jahren allein oder gemeinsam mit seinem Vetter oder dem Kamminer Bischof vornahm, zeigt, daß dieser - vermutlich ebenfalls entsprechend der Herkunft seiner Siedler, nämlich aus dem nördlichen Niedersachsen und Westfalen - hingegen ausnahmslos das lübische Stadtrecht verlieh.⁴¹

Herzog Barnim I. ordnete für Stettin - da er die Gerichtsbarkeit von den Slawen auf die Deutschen übertragen wollte - 1237 die Trennung von Deutschen und Slawen im kirchlichen Bereich an. Während er den Slawen die Petri-Kirche zuwies, sollten sich alle Deutschen an die Jakobi-Kirche halten.⁴² Am 3. April 1243 teilte Herzog Barnim I. dann *civitati nostre Stetin* 130 Hufen und anderen Besitz zu, bewidmete auch diesen Ort mit Magdeburger Recht und bestimmte ihn darüber

³⁸ L. ENDERS, Siedlung und Herrschaft in Grenzgebieten der Mark und Pommerns seit der zweiten Hälfte des 12. bis zum Beginn des 14. Jh.s am Beispiel der Uckermark, in: JbWG 2/1987, S. 73-129, bes. S. 105 f.

³⁹ Wartislaw III. 1234: PUB I, Nr. 303, 305; Barnim I. 1234: PUB I, Nr. 304, 306.

⁴⁰ PUB I, Nr. 308 a; W. SCHICH, Die slawische Burgstadt und die frühe Ausbreitung des Magdeburger Rechts ostwärts der mittleren Elbe, in: Studien zur Ausbreitung des sächsisch-magdeburgischen Rechts in Deutschland und Polen, (Rechtshistorische Reihe, Bd. X), hg. v. D. WILLOWEIT; W. SCHICH, Frankfurt a.M.-Bern-Cirencester 1980, S. 22-61; W. SCHICH, Zur Größe der area in den Gründungsstädten im östlichen Mitteleuropa nach den Aussagen der schriftlichen Quellen, in: Vera Lex Historiae. Studien zu mittelalterlichen Quellen. Festschrift für Dietrich KURZE zu seinem 65. Geburtstag, hg. v. St. JENKS; J. SARNOWSKY; M.-L. LAUDAGE, Köln-Wien-Weimar 1993, S. 81-115; KUH, (wie Anm. 16), S. 53 f.: „Die ... Anschauung, daß für die Wahl des Stadtrechts in erster Linie für die aus der Heimat mitgebrachten Rechtsgewohnheiten der einwandernden Bürger, die durch ihre Lokatoren vertreten waren, maßgeblich waren. Beides geht Hand in Hand. Die Siedler Barnims I. kamen vor allem aus den märkischen Gebieten. Sie brachten also Brandenburg-Magdeburger Recht mit. ... Bezeichnend ist, daß jeder Fürst seine Kolonisten vorzugsweise aus dem Gebiet holte, aus dem die äußere politische Bedrohung seines Landes kam.“ Zur Hufenzahl vgl. a.a.O., S. 8, sowie D. LUCHT, Die Städtepolitik Barnims I. von Pommern, 1220-1278, Köln-Graz 1965, S. 130.

⁴¹ D. LUCHT, Herzog Wartislaw III. von Pommern, in: BS, N.F., 53/1967, S. 13-17, besonders S. 14.

⁴² PUB I, Nr. 348

hinaus zum Oberhof für alle anderen Städte magdeburgischen Rechts in seinem Lande.⁴³

Nach wie vor reiste Barnim I. oftmals durch sein Land. Er urkundete 1242 in Lebbin, Usedom und Kammin, 1243 in Wollin, Stolpe und Stettin, 1244 in Stettin, Pyritz und Demmin, 1245 in Stettin und Pyritz usw.⁴⁴ Immer wieder aber kehrte er nach Stettin zurück. Dennoch ließ er sich schließlich sogar dazu bewegen, die Stettiner Burg auf Bitten der Bürger niederzureißen. Den Burgplatz (*castrum locum*) übertrug er 1249 der Stadt und versprach, auch im Umkreis von drei Meilen um die Stadt keine Burg zu dulden.⁴⁵ Demmin war in Wartislaws III. Gebiet vermutlich die erste Stadt, deren Stadtrechtsverleihung noch vor 1249 vollzogen wurde; dennoch blieb die Burg der bevorzugte Aufenthaltsort des Herzogs.⁴⁶

Vor allem Barnims I. Städtepolitik hatte also einen wesentlichen Beitrag zur Festigung der pommerschen Landesherrschaft geleistet. Die Schaffung von mehr als vierzig Städten in der Zeit von 1234 bis 1277 bedeutete eine Gründung jährlich. In diesem Zeitraum ist, von einigen adligen Nachzüglern abgesehen, die gesamte Urbanisierung des Landes vor sich gegangen.⁴⁷ Das Herzogtum nahm durch sie einen starken wirtschaftlichen Aufschwung. Barnim I. erließ den Einwohnern seiner Städte zwar die Zollabgaben, verzichtete jedoch nicht auf die Erhebung eines Hufenzinses, den die Bürger für ihre Stadtfeldmark zu entrichten hatten. Der Ertrag eines Arealzinses⁴⁸ war dagegen von geringer Bedeutung. Die Tatsache aber, daß Barnim I. ihn überhaupt erhob, zeigt sein Bestreben, insgesamt möglichst wenig Rechte aufzugeben.

Das Ziel, seine Städte in ein Handelsnetz einzubringen, geht deutlich daraus hervor, daß alle von ihm mit Stadtrecht bewidmeten Orte an damals schiffbaren Flüssen, die in das Stettiner Haff münden, lagen. Das Haff hat also ganz offenbar den geographischen Mittelpunkt seines Herzogtums gebildet. Die ständig wachsende Bevölkerung kontinuierlich mit Getreide aus eigener Erzeugung zu versorgen, aber mag schwierig gewesen sein.⁴⁹ So verbot der Pommer am 8. Mai 1253 allen Fremden, in seinem Herrschaftsbereich zwischen Herbst und Ostern Getreide

⁴³ A.a.O., Nr. 417 f. Vgl. auch E. ASSMANN, Die Stettiner Bevölkerung des ersten Jahrhunderts nach der Stadtrechtsverleihung (1243-1352), in: ZfO 1953, S. 230-263, nachdem (bes. S. 260 f.) die Einwanderer in das von Barnim I. regierte Land vor allem aus der Altmark und dem Erzbistum Magdeburg kamen. Zur Spezifik des vom Magdeburger Recht abgeleiteten Stettiner Rechts siehe LUCHT, (wie Anm. 11), S. 129.

⁴⁴ Vgl. BOLLNOW, (wie Anm. 35), S. 92 ff.

⁴⁵ PUB I, Nr. 484, ebenso dann auch für Pyritz (1250/1255?), Kolberg (1255?/ vor 1277), Gartz (1259), Wollin (vor 1273?), Köslin (1278); vgl. BOLLNOW, (wie Anm. 35), S. 66, Anm. 61; DERS., Die pommersche Burg im 13. Jh., in: MblIGPGA 1940, S. 85-92, besonders S. 89.

⁴⁶ H. BOLLNOW, Die deutschen Anfänge von Demmin, in: MblIGPGA 1936, S. 77 f.

⁴⁷ KUHN, (wie Anm. 16), S. 51 ff.

⁴⁸ Vgl. dazu LUCHT, (wie Anm. 40), S. 133, 137 ff., wie auch H. STRAHM, Die Area in den Städten, in: Schweizer Beiträge zur allgemeinen Geschichte 3/1945, S. 22-61.

⁴⁹ W. KEHN, Der Handel im Oderraum im 13. und 14. Jh., Köln-Graz 1968; B. ZIENTARA, Rola Szczecina wodrzańskim i bałtyckim handlu zbożem w XIII i XIV w., (Die Rolle Stettins im Oder- und Ostseehandel mit Getreide im 13. und 14. Jh.), in: Przegląd Historyczny 52,3/1961, S. 415 ff.

aufzukaufen.⁵⁰ Ebenso mag auch der jetzt erfolgte Erlaß der Stettiner Zollrolle⁵¹ vor allem gegen die lübischen Kaufleute gerichtet gewesen sein. Der Sohn Barnims I., Herzog Bogislaw IV., versprach den Bürgern, die Ausfuhr zu gestatten, selbst wenn sie an anderen Orten seines Herzogtums verboten würde.⁵²

Doch selbst weiter im Binnenland gelegene Städte waren noch im 13. Jh. zur Mitsprache im Fernhandel gelangt. Die im Peeneraum befindlichen Städte Anklam und Demmin jedenfalls beteiligten sich 1284 durchaus daran, gegen das auf die Getreidezufuhr aus den Ostseehäfen angewiesene Norwegen eine Handelssperre zu verhängen.⁵³ Um 1290 befreite der Herzog die Stadt Demmin von allem Zoll und Ungeld für Getreide und untersagte seinen Beamten, die Getreideausfuhr von dort zu verbieten.⁵⁴ 1292 wurde den Bürgern Demmins seitens der Herzöge Bogislaw IV., Barnim II. und Otto I. die freie Schifffahrt von der Mühle vor Malchin bis zur See zugesichert. Die Herzöge versicherten, ihr Vogt werde ohne Zustimmung des Rates Demmin kein Getreideausfuhrverbot erlassen.⁵⁵ Von Herzog Otto I. wurden die Bürger von Anklam 1295 für ihre Fahrt mit Getreide bis zum Meer von allem Zoll und Ungeld befreit.⁵⁶ Herzog Bogislaw IV. von Pommern sicherte 1302 allen Kaufleuten, namentlich denen aus Schweden, Dänemark und Norwegen, Zollfreiheiten für ihre Waren zu, die sie nach Anklam und Wolgast brächten.⁵⁷

Dennoch wurden die Städte - und zwar besonders die an den Grenzen zur benachbarten Markgrafschaft Brandenburg gelegenen - immer wieder auch zum politischen Spielball. Die Abtretung Prenzlau 1250 deutete dies bereits an. Doch die Städte wußten solche Situationen auch für sich zu nutzen. So schienen die pommerschen Städte Stargard und Gartz von sich aus zu Beginn der achtziger Jahre des 13. Jh.s in ihrer Treue gegenüber Herzog Bogislaw IV. geschwankt zu haben, was wahrscheinlich mit Spannungen zwischen diesem und seinen Halbbrüdern in Zusammenhang stand. Den Bürgern der unterhalb von Stettin ebenfalls an der Oder gelegenen Stadt Gartz war es schon bald nach der Bewidmung mit Stadtrecht gelungen, die unmittelbare Repräsentanz eines Vogtes in einer stadtnahen Burg auszuschließen. Jetzt nutzten sie die Situation und ließen sich durch den Herzog erneut versichern, daß er nicht vorhabe, bei der Stadt bzw. innerhalb ihrer Grenzen eine Befestigung anzulegen.⁵⁸

Welche Erfolge zeigte nun die herzogliche Städtepolitik des 13. und beginnenden 14. Jh.s, wenn es darum ging, deutschrechtliche und oftmals auch noch mit

⁵⁰ PUB I, Nr. 568.

⁵¹ PUB II, Nr. 1113; vgl. dazu E. ASSMANN, Die Stettiner Zollrolle des 13. Jh.s, in: HGBlI 71/1952, S. 50-75.

⁵² PUB III, Nr. 1491.

⁵³ HUB VI, Nr. 938.

⁵⁴ A.a.O., Nr. 4019.

⁵⁵ PUB III, Nr. 1615, bestätigt PUB IV, Nr. 2514.

⁵⁶ HUB I, Nr. 1181.

⁵⁷ PUB IV, Nr. 2023.

⁵⁸ PUB II, Nr. 663, 1274, 1277.

den benachbarten Askaniern persönlich verwobene Städte in einer unmittelbaren Konfliktsituation Position für den pommersch-slawischen Landesherrn beziehen zu lassen?

Der Fernhandel erforderte es, die Beziehungen zwischen den Kaufleuten bzw. den sie vertretenden Räten der Städte zu festigen. Diese gingen also schon frühzeitig über die eigenen Landesgrenzen hinaus und wählten Zielrichtungen aus wirtschaftspolitischer Perspektive. So hatten Lübeck, Rostock und Wismar den Rat der Stadt Wolgast schon 1259 um dessen Mitwirkung an der Bekämpfung der Seeräuberei ersucht und eine Zusage erhalten.⁵⁹ Der Rat zu Stettin bat seinerseits am 30. Juni 1280 zum Nutzen aller Kaufleute Lübeck, wegen der Bedrohung durch die askanischen Markgrafen zum 14. Juli desselben Jahres Hilfe nach Anklam an die Peene zu beordern.⁶⁰

Der Ruf der pommerschen Bürger fand in Lübeck Gehör. Nachdem die Markgrafen im Vertrag von Landin (1250) die unmittelbaren Nachfolgeansprüche auf das Teilherzogtum Pommern-Demmin aufgegeben hatten, war die Aussicht, dort einen Zugang zum Meer zu gewinnen, relativ gering. Die Brandenburger hatten zwar einen erheblichen Zuwachs hinsichtlich der Uckermark erlangt, doch mit Wolgast in den Händen der Pommern war auch das Tor zur Ostsee über Oder und Peenestrom blockiert. So war es für die dennoch weitgehenden Pläne der markgräflichen Brüder Johann I. und Otto III. bezeichnend, daß sie sich im März 1252 vom deutschen König Wilhelm von Holland als Lohn für ihm geleistete Unterstützung mit der Stadt Lübeck belehnen ließen.⁶¹ Lübeck wehrte sich mit allen Mitteln gegen die Herrschaft der Brandenburger, doch erhielten diese ihre Ansprüche weiterhin aufrecht. Noch dem letzten askanischen Markgrafen Waldemar war der Reichsschutz der Stadt übertragen.⁶²

Da sich nunmehr also eine allgemeine Erregung gegen die Askanier sowohl wegen ihres Vorgehens gegen Lübeck als auch gegenüber Pommern zeigte, kam es am 13. Juli 1283 zu Rostock zum Abschluß eines großen Landfriedensbundes. Als vertragsschließende Partner erschienen Herzog Johann I. von Sachsen-Lauenburg, Herzog Bogislaw III. von Pommern, Wizlaw III., Fürst von Rügen, alle Herren von Werle und Mecklenburg, die Grafen von Schwerin und Dannenberg, die Städte Lübeck, Wismar, Rostock, Stralsund, Greifswald, Stettin, Demmin und Anklam. Die Zeitdauer des Vertrages wurde auf zehn Jahre festgelegt. Die Partner versicherten sich gegenseitiger Hilfe, und die Fürsten verpflichteten sich, ohne Zustimmung der Städte nicht mit dem Markgrafen zu paktieren.⁶³

Am 13. August 1284 kam es dann aber doch zu einer Einigung, zu der sich Brandenburg, Pommern und Rügen entschlossen. In Vierraden an der pommersch-brandenburgischen Grenze wurde ein Frieden zwischen den Markgrafen Otto IV.

⁵⁹ A.a.O., Nr. 669.

⁶⁰ A.a.O., Nr. 1165.

⁶¹ CDB I, S. 32.

⁶² Vgl. J. SCHULTZE, Die Mark Brandenburg, Bd. 1, Berlin 1961, S. 151 f.

⁶³ PUB II, Nr. 1266.

und Konrad I. sowie Herzog Bogislaw III. von Pommern und Fürst Wizlaw von Rügen beurkundet. In die Beurkundung einbezogen wurden die genannten acht Städte, die schon am großen Landfriedensbund von 1283 beteiligt waren, sowie weitere sechs kleinere pommersche Städte, nämlich Penkun, Gartz, Greifenhagen, Greifenberg, Kolberg und Kammin. Auf seiten der Pommern bürgten Stettin, Gartz, Penkun und Greifenhagen, auf seiten der Markgrafen Prenzlau, Angermünde, Schwedt und Königsberg. Man einigte sich darauf, daß alle Kampfhandlungen eingestellt werden und die Städte bei ihren Rechten bleiben sollten.⁶⁴

Die vertragschließenden Landesherren des Rostocker Landfriedensbundes hatten den Städten 1283 das Recht zugestanden, zur Wahrung ihrer Sicherheit Bündnisse abzuschließen und in wichtigen Landesangelegenheiten, besonders in solchen der Friedenswahrung, ein Mitspracherecht zu haben.⁶⁵ 1293 vereinbarten Lübeck, Rostock, Wismar und Stralsund sowie das pommersche Greifswald auf drei Jahre ein Bündnis, das 1296 auf drei weitere Jahre verlängert wurde. Die fünf Städte verpflichteten sich zu gegenseitigem Beistand zu Wasser und zu Lande. Bei Beeinträchtigungen von außen her sollte jedoch keine Stadt irgendwelche Maßnahmen ergreifen, bevor sie nicht den Rat der übrigen eingeholt hatte. Wenn eine Stadt unter der Hoheit eines angestammten Herrn stünde und den anderen gegen diesen keine offizielle Hilfe leisten könne, so sollte sie sie zumindest finanziell unterstützen.⁶⁶

Die Lehnsherrschaft der Brandenburger über Lübeck wurde aufrechterhalten, die Anlehnung an das auch wirtschaftlich ohnehin attraktivere Dänemark wurde stärker. Ohne Beteiligung Lübecks, das sich 1307 der Schirmherrschaft des dänischen Königs unterstellte⁶⁷, erneuerten Wismar, Rostock, Stralsund und Greifswald 1308 ihr Bündnis von 1293/1296.⁶⁸ Als dieselben Städte zwei Jahre später wiederum ein Bündnis zum Schutze des Friedens beschworen, war auch Lübeck wieder beteiligt, wenn auch mit einem Neutralitätsvorbehalt zugunsten des Königs von Dänemark.⁶⁹ Lübecks Haltung sollten schon bald weitere Städte folgen.

Am 14. August 1319 starb mit Waldemar der letzte askanische Markgraf von Brandenburg. Eilig hatte es in dieser Stunde auch der Nachbar Pommerns im Nordwesten, Heinrich II. von Mecklenburg-Stargard, sich der angrenzenden askanischen Lande südlich der Elde mit der Prignitz sowie der an das Land Stargard grenzenden Uckermark zu bemächtigen. Schon im Laufe des Septembers 1319 scheint es zu einem bewaffneten Überfall auf die Uckermark gekommen zu sein, durch den Heinrich die dortigen Städte zur Huldigung zwang.⁷⁰ Am 29. September 1319 jedenfalls verbürgte sich die Stadt Neubrandenburg für die zwischen Hein-

⁶⁴ A.a.O., Nr. 1312.

⁶⁵ A.a.O., Nr. 1266.

⁶⁶ A.a.O., Nr. 1659 A, 1779.

⁶⁷ Vgl. dazu auch SCHULTZE, (wie Anm. 62), S. 201 f.

⁶⁸ PUB IV, Nr. 2444.

⁶⁹ A.a.O., Nr. 2628.

⁷⁰ Vgl. SCHULTZE, (wie Anm. 62), S. 223 ff.

rich und den Städten Prenzlau, Pasewalk, Schwedt, Angermünde, Oderberg, Zehdenick, Fürstenberg, Templin, Fürstenwerder, Strasburg, Jagow sowie mit den Vassallen der Vogteien Stolpe, Jagow und Liebenwalde getroffenen Vereinbarungen.⁷¹ Der Besitz der Uckermark in mecklenburgischer Hand war allerdings nicht von Dauer. Die Städte fielen offenbar bereits im Frühjahr 1320 von dem Mecklenburger wieder ab.⁷²

Die Pommernherzöge übernahmen nun wieder die Offensive. Zunächst versuchten sie am 16. August die Anwendung einer List. Sie versicherten den Bischof von Kammin ihrer Lande, wenn ihr Geschlecht ebenfalls erbenlos erlöschen sollte, und ließen sich dafür von dem Bischof mit dem Herzogtum belehnen.⁷³ Die zu dieser Zeit märkischen Städte Prenzlau, Pasewalk und Templin aber begaben sich am 23. August desselben Jahres unter die Schirmherrschaft König Christophs II. von Dänemark, der ihnen versicherte, daß alle nachweislichen Schuldforderungen an die Markgrafen von Brandenburg ersetzt und ein Krieg nur unter Mitwirkung der Städte, und zwar durch Verträge, beigelegt werden sollte. Sie sollten das oberste Gericht ausüben und den Zoll erheben, so wie ihn der Markgraf gehandhabt hat. Über das Land würde nur ein Eingesessener als Vogt walten. Die Herzöge von Pommern wollten ohne Einwilligung der Städte nicht in diesem Land bauen. Die Bürger sollten zollfrei in Dänemark und ebenso auf dem Wasser und in den Städten Pommerns sein; insbesondere würden sie befugt sein zur Ausfuhr von Getreide.

Als Bürgen für die Einhaltung der genannten Zusicherungen setzten die Pommernherzöge ihre Städte Greifswald, Demmin, Anklam, Stargard, Stettin, Pyritz, Greifenhagen, Gartz und Penkun ein. Die Bürgen versprachen, bei Nichteinhaltung der getroffenen Vereinbarungen je zwei Ratsherren zum Einlager in die geschädigte Stadt zu entsenden, bis dieser ihre Rechte wiederhergestellt worden seien. Die Bürgen versicherten sich dabei allerdings auch selbst einiger Vorteile: Stettin, Pyritz, Greifenhagen, Gartz und Penkun wie auch alle Kaufleute erhielten Zollfreiheit auf Swine und Peene sowie Geleit für alle Kaufleute während jeglicher landesherrlichen Fehde.⁷⁴

Die in dieser Frage ganz offensichtlich mit den Dänen kooperierenden Herzöge von Pommern vereinbarten schon am nächsten Tag, dem 24. August 1321, mit Prenzlau und einen Tag darauf mit Pasewalk weitere Sicherheiten. Die Städte gelobten ihnen Treue durch Gut und Böse und versprachen, niemals abzufallen.⁷⁵ Hatte schon der König von Dänemark allerdings betont: Würde ein Römischer König einstimmig gewählt werden und einen Fürsten in das Land senden, der den Städten und ihm selbst beweise, daß er bessere Anrechte auf das Land habe als der König von Dänemark oder die Herzöge von Pommern, so wolle er ebenso wie diese die Vormundschaft freiwillig wieder niederlegen, so bekräftigten die Pommern

⁷¹ CDB, A 21, S. 118, 453.

⁷² Bald darauf aber fiel der Mecklenburger wieder in die Uckermark ein und besetzte Templin und andere Orte. Gegen Ende des Jahres 1320 gelangte er sogar bis Stettin (CDB, A 13, S. 166 f.).

⁷³ PUB V, Nr. 3391.

⁷⁴ A.a.O., Nr. 3395-3400.

⁷⁵ PUB VI, Nr. 3532-3535.

dies auch ihrerseits: Dann würden sie von der Vormundschaft Abstand nehmen, wengleich erst nach voller Vergütung aller ihnen entstandenen Unkosten. So sollte es letztlich dann auch wieder kommen: König Ludwig IV. hat dem Pommernherzog Wartislaw zwar die unmittelbare Belehnung durch das Reich versprochen, doch bezog er die begehrte Landesherrschaft dann, am 24. Juni 1324, doch in die Belehnung seines Sohnes mit der Markgrafschaft Brandenburg ein!⁷⁶ Und damit stand das Treugelöbnis der genannten Städte wiederum zur Diskussion.

Zusammenfassung

Der märkisch-pommersche Lehnstreit forderte die Beschleunigung von Maßnahmen, die der märkischen Konkurrenz standhielten, zur Stärkung der pommerschen Landesherrschaft im Innern heraus und beschleunigte dabei vor allem auch die städtische Entwicklung. Die in den umstrittenen Grenzlandschaften gelegenen Städte wurden wiederholt zum politischen Spielball, wußten andererseits aber ihre Bedeutung zu nutzen, um ein höheres Maß an Autonomie zu erlangen. Als eigentliche Stützen aber wurden auch von den Landesherren die Fernhandelsstädte angesehen, die ihr im Interesse der Friedenswahrung erhaltenes Bündnisrecht einsetzten und das nach wie vor bekundete Interesse der Könige von Dänemark an Einfluß auf die südwestliche Ostseeküste nicht nur vermittelnd aufgriffen. Im Vordergrund ihres Handelns, so auch bei Abschluß des durch die Konfrontation zu den Markgrafen von Brandenburg zustande gekommenen Rostocker Landfriedensbundes von 1283, stand das Interesse am Fernhandel und somit auch die Befriedung durch Kriegs- und Fehdehandlungen rivalisierender Landesherren hervorgerufener Konflikte.

⁷⁶ CDB, B 2, S. 14, vgl. dazu auch SCHULTZE, (wie Anm. 62), Bd. 2, S. 9-24, sowie M. WEHRMANN, Der Streit der Pommerherzöge mit den Wittelsbachern um die Lehnabhängigkeit, in: BS, N.F., 4/1900, S. 19-64.

Hanse und Kleinstadt im spätmittelalterlichen Vorpommern/Rügen¹

HEIDELORE BÖCKER

Wie an anderer Stelle bereits dargelegt², verfügten Pommern und Rügen über ein ausgewogen über das Land gelegtes Städtenetz, doch nahmen einige dieser Kommunen schon bald eine zügigere Entwicklung als andere. Stettins bereits während des 13. Jh.s erlangte Privilegien im Getreidehandel³, Greifswalds und Anklams wirtschaftliche Durchdringung des Peeneraums, ihr - gelegentlich auch gemeinsam mit Demmin - abgestimmtes Taktieren gegenüber Handelskonkurrenten der Region⁴, Stralsunds Aktivitäten zur Monopolisierung des Getreide-, Tuch- und Bierhandels⁵ sowie die direkte Teilnahme dieser Städte an hansischen Unternehmen erwiesen sich dieser Entwicklung als durchaus förderlich. So hatten sich die genannten Städte bereits am Rostocker Landfrieden von 1283 beteiligen können, in dem ihnen die Landesherrn das Bündnisrecht gewährten.⁶ Stralsund und Greifswald erreichten eine beachtliche Stellung unter den Städten der Hanse, während Anklam und Demmin zumindest zu den kleineren Hansestädten mit ausgeprägt regionalen Bezügen gehörten. Stettin blieb von Einfluß auf den sich über die Oder vollziehenden Handel; bei politisch-rechtlichen Auseinandersetzungen mit eigenen oder fremden Landesherrn war allerdings zu beachten, daß sich gerade hier von Anfang an ein Zentrum landesherrlicher Macht etabliert hatte.

Ebenso wie in Stettin, sehen wir die wirtschaftliche Entfaltung aber auch in anderen landesherrlichen Burgstädten, wie Wolgast und Barth, durch die Anwesenheit des Landesherrn aber keineswegs von vornherein gehemmt. Schon 1302 hatte

¹ Überarbeitete und mit Anmerkungen versehene Fassung eines Vortrages auf der 35. Jahrestagung der Hansischen Arbeitsgemeinschaft, Magdeburg, 30. Oktober - 2. November 1990.

² Vgl. dazu meinen Aufsatz: Bodden und Haff - Fernhandel und Seeräuberei. Vorpommern und Rügen vom 13. bis 16. Jahrhundert, in diesem Band.

³ Dazu W. KEHN, Der Handel im Oderraum im 13. und 14. Jahrhundert, (Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Pommern, Reihe 4, Heft 16), Köln-Graz 1968.

⁴ H. BÖCKER, Die „guten Beziehungen“ zum Landesherrn. Handelsrechte zwischen Ostsee und Peene vom 13. bis 16. Jh., in: Recht und Alltag im Hanseraum. Gerhard THEUERKAUF zum 60. Geburtstag, hg. v. S. URBANSKI; Ch. LAMSCUS; J. ELLERMEYER, (De Sulte, Nr. 4), Lüneburg 1993, S. 41-70.

⁵ K. FRITZE, Bürger und Bauern zur Hansezeit. Studien zu den Stadt-Land-Beziehungen an der südwestlichen Ostseeküste vom 13. bis 16. Jahrhundert, (AbhhHdlSozialG, Bd. XVI), Weimar 1976.

⁶ HUB I, Nr. 917.

Herzog Bogislaw IV. von Pommern z.B. allen Kaufleuten, namentlich denen aus Schweden, Dänemark und Norwegen, Zollfreiheiten für Waren zugesichert, die sie nach Anklam und Wolgast brächten.⁷ Die Fürsten von Rügen erlaubten 1304 im Beisein von Gesandten aus Stralsund, Tribsees, Grimmen, Barth und Loitz den Städten, fürstliche Gewalt vereint abzuwehren.⁸ Auch oder gerade die an den Grenzen der Landesherrschaft gelegenen Städte vermochten es, Krisenzeiten der Machtausübung ihrer Landesherrn zur weiteren Ausgestaltung von Autonomie und Wirtschaft zu nutzen. Pasewalk, 1250 mit dem Uckerland den Markgrafen von Brandenburg überlassen, begab sich 1319/1320 vorübergehend unter den Schutz der Herzöge von Pommern. Die pommerschen Herzöge wollten sich ebenfalls dafür einsetzen, für diese Städte Zollfreiheit in Dänemark auszuhandeln.⁹

Die südlich von Stettin, zur Markgrafschaft Brandenburg gelegene Stadt Gartz erhielt gemeinsam mit anderen am Oderhandel beteiligten Städten 1320 durch den Herzog völlige Zollfreiheit und das Geleitsrecht auch auf Swine und Peene.¹⁰ Die kleine Oderstadt war wirtschaftlich durchaus in der Lage, sich in den Fernhandel einzubringen: 1346 beteiligten sich die Gartzler nachweislich an den Kosten für eine von Rostock und Stralsund gemeinschaftlich ausgerüstete Kogge.¹¹ Auch andersorts ist Handelsschiffahrt nachweisbar. Aus den hansischen Pfundzollisten geht hervor, daß der Schiffer Radeke Buleke 1368 Waren von Barth nach Wismar brachte.¹² Wiederholt beanstandeten in den sechziger Jahren des 14. Jh.s die zu Tagfahrten versammelten Ratssendeboten, von Wolgast sei das während des Krieges mit Dänemark verhängte Handelsverbot übertreten worden.¹³ 1390 verlieh der polnische König Wladislaw nicht nur den Kaufleuten aus Stralsund, Greifswald, Anklam und Stettin ein Verkehrsprivileg für den Besuch seines Landes, sondern auch denen aus Wolgast und Gartz, ebenso wie den Kaufleuten aus anderen Städten, *dy in der Dutschen hense sint*.¹⁴

Trotz aller eigenständiger Entwicklung hatte sich wirtschaftlich jedoch längst eine Hierarchie im Lande herausgebildet. So hatte die Stadt Anklam z.B. 1346 bewirkt, daß König Magnus von Schweden und Norwegen zugunsten von Anklam erklärte, die Stadt solle auf Falsterbo zum Zwecke einer städtischen Vitte ein Grundstück besitzen und befugt sein, Bürger der kleinen Städte und Orte aus Anklangs Nachbarschaft auf dieser Vitte aufzunehmen.¹⁵ Hansische Ratssendeboten trafen sich seit den sechziger Jahren des 14. Jh.s wiederholt zu Tagfahrten in der Stadt Wolgast. So versammelten sich z.B. die Ratssendeboten aus Lübeck, Ro-

⁷ PUB IV, Nr. 2023.

⁸ A.a.O., Nr. 2161.

⁹ HUB II, Nr. 369.

¹⁰ PUB V, Nr. 3398.

¹¹ HR I, 3, Nr. 4.

¹² Die hansischen Pfundzollisten des Jahres 1368, hg. v. G. LECHNER, Lübeck 1935, S. 158.

¹³ HR I, 1, Nr. 374 § 9; Nr. 376 § 15; MUB XV, Nr. 9138.

¹⁴ HUB IV, Nr. 1034.

¹⁵ HUB III, Nr. 68.

stock, Wismar, Stettin, Anklam, Stralsund, Neustargard, Greifswald und Kolberg sowie ein Notar aus Kiel am 1. November 1363 zunächst in Greifswald, zogen dann jedoch nach Wolgast, um dort persönlich mit König Waldemar von Dänemark über die von den Kaufleuten in Dänemark und Schonen beanspruchten Rechte zu verhandeln.¹⁶ Wolgast wurde als möglicher Verhandlungsort zumindest wieder in Erwägung gezogen, als 1379 massive Klagen über Verkehrsbehinderungen von seiten Anklangs auftraten. Der Beschluß der in Lübeck Versammelten lautete: Die Ratssendeboten aus Stralsund, Stettin, Greifswald, Kolberg und Preußen sollen die von Anklam zu sich nach Wolgast vorladen, um sie dort zur Rechenschaft zu ziehen.¹⁷ Wiederum in Wolgast fand dann auch 1444 eine Tagfahrt statt, die durch Ersatzansprüche Danziger Kaufleute veranlaßt worden war. Anwesend waren Ratssendeboten Lübecks, Rostocks, Stralsunds, Greifswalds, Stettins sowie Gesandte der preußischen Städte.¹⁸ Von einer Teilnahme des Rates der Stadt Wolgast erfahren wir hingegen nichts.

So wird davon auszugehen sein, daß sich der Handel aus Städten wie Wolgast und Barth, Pasewalk und Gartz weiterhin in der Form von Kaufmannshansen vollzog, die mit den Städten der Städtehanse kooperierten, soweit diese das wünschten und soweit es ihnen wirtschaftlich und vom Grad ihrer Autonomie her¹⁹ möglich war, um damit selbst zumindest partiell in den Schutz der Städtehanse und ihrer Privilegien im Ausland zu gelangen.

Analysieren wir die von den Städten der Städtehanse während des 13. bis 15. Jhs. getroffenen Übereinkommen, so sind, wenn auch mit unterschiedlicher Gewichtung, vier Aufgabenbereiche offenbar besonders dominant gewesen:

1. die Gleichstellung der Bürger in privatrechtlichen Angelegenheiten,
2. die Aufrechterhaltung des Land- und Seefriedens,
3. der Beistand im Falle eines Krieges gegen einen Landesherrn,
4. der Schutz der städtischen Freiheiten.

Welche Bedeutung also hatten kleinere Städte dabei für die Hanse, welchen Nutzen konnten sie aus ihrem Beitrag für sich selbst ziehen?

Zur Gleichstellung der Bürger in privatrechtlichen Angelegenheiten ist festzustellen, daß auch Wolgaster Bürger im Verlaufe des 15. Jhs. namentlich als Schiffseigner vor dem Rat von Lübeck oder auch in Danzig erschienen, um Behinderungen ihres Überseehandels zu begegnen. Im Winter 1428 beispielsweise wurde auf See ein dem Wolgaster Bürger Hans Loyle gehörendes Schiff nach Danzig entführt.²⁰ Mitte des 15. Jhs. durchzieht die Klage Wolgaster Bürger, des Schiffers Laurens Wend und seiner Schiffskinder Peter Ciringhe und Claus Jacke, den Schriftwechsel zwischen Lübeck und Wolgast über ein ganzes Jahrzehnt. Die Ur-

¹⁶ HR I, 1, Nr. 305 f.; HUB IV, Nr. 100.

¹⁷ HR I, 2, Nr. 190 § 11.

¹⁸ HR II, 3, Nr. 120 f., 124.

¹⁹ K. FRITZE, Autonomie von Mittel- und Kleinstädten - dargestellt am Beispiel der mittelalterlichen Städte Vorpommerns, in: Autonomie, Wirtschaft und Kultur der Hanse, (Hansische Studien VI), hg. v. K. FRITZE; E. MÜLLER-MERTENS; W. STARK, Weimar 1984, S. 76-83.

²⁰ HUB VI, Nr. 784.

sache war, daß der Hauptmann zu Lintholm verhindert hatte, daß sie ihr dort gestrandetes Schiff bergen konnten.²¹ 1470 forderte der Rat von Lübeck den Kieler Rat auf, dafür zu sorgen, daß ein nach Kiel gebrachtes Schiff den rechtmäßigen Eigentümern, zwei Wolgaster Bürgern, zurückgegeben werde.²² Gemeinsam bezugten Schiffer aus Wismar und Wolgast im Mai 1503, der Amtmann auf Gotland habe ihnen ihr Schiff samt Ladung ausgehändigt, nicht jedoch den Teil des Gutes, der nach Lübeck gehöre.²³

Betreffs der Aufrechterhaltung des Land- und Seefriedens wäre vordringlich auf den Kampf gegen die Seeräuberei hinzuweisen. Rat und Gemeinde der Stadt Wolgast hatten schon in einem wohl in das Jahr 1259 zu datierenden Antwortschreiben den Städten Lübeck, Rostock und Wismar bekanntgegeben, sich an der Bekämpfung der Seeräuberei beteiligen zu wollen.²⁴ Im März 1394 versammelten sich die Ratssendeboten der Städte in Lübeck wegen des großen Schadens, der durch Seeraub und Mord dem Seehandel treibenden Kaufmann seit langem geschah. Auch Stralsund, Greifswald und Stettin hatten ihre Gesandten geschickt und einigten sich darauf, Friedeschiffe auszurichten. Dazu sollte Stralsund vier Koggen mit 400 Bewaffneten, Greifswald, Anklam, Demmin und Wolgast zusammen zwei Koggen mit 120 Bewaffneten, Stettin, Neustargard, Gollnow, Greifenhagen, Damm, Kammin und Gartz zusammen zwei Koggen mit 200 Bewaffneten ausrüsten.²⁵ 1397 klagte der Hochmeister Konrad von Jungingen gegenüber Stettin, Greifswald und Wolgast erneut über Seeräuber in den Häfen Peenemünde und Neutief und bat um Abhilfe.²⁶

Zur Sicherung des Landfriedens seien folgende Beispiele erwähnt: Während Wolgast, das sich aufgrund seiner Lage am Peenestrom, einem bevorzugten Seeräuberschlupfwinkel²⁷, stärker auf die Sicherheit der Schifffahrt konzentrierte, war Barth in Landfriedensvorhaben einbezogen, die 1351 und 1353 von den Herzögen von Mecklenburg ausgingen, als die Stadt diesen infolge der rügenschen Erbfolgeauseinandersetzungen zeitweilig unterstand.²⁸ Besondere Bedeutung bei der Mitwirkung an Landfriedensabkommen - und damit in deren Auswirkung unmittelbar auch für die Hanse - aber kam den an den Grenzen der Landesherrschaft gelegenen Städten zu. Pasewalk wurde 1354 von den Pommern zurückerworben. Noch im selben Jahr schloß es unter Zustimmung der Herzöge von Pommern ein Schutz-

²¹ HUB VIII, Nr. 845; HUB XI, Nr. 1289; LUB I, 9, Nr. 898; LUB I, 11, Nr. 496.

²² LUB I, 11, Nr. 634.

²³ HR III, 4, Nr. 407.

²⁴ HR I, 1, Nr. 4.

²⁵ HR I, 4, Nr. 192 § 6.

²⁶ Der Hochmeister war allerdings auch der Meinung, daß sich diese Städte selbst an den Aktivitäten der Vitalienbrüder beteiligt hätten. HR I, 4, Nr. 422; vgl. 1405 auch HUB V, Nr. 683.

²⁷ 1399: *Vytalienbruder ..., dy sich czu Wolgast haben vorgaddert, ...* (HR I, 4, Nr. 520 § 16); Danzig 1436 an Reval über Seeräuber aus dem Wolgaster Land (HR II, 1, Nr. 520); Lübeck im selben Jahr an Danzig über einige *vitalienbrodere*, die im Lande Wolgast drei Schniggen ausrüsteten, um an den Küsten von England Seeraub zu betreiben (HR II, 1, Nr. 514).

²⁸ MUB XIII, Nr. 7524, 7717, Anm. 2.

bündnis mit der Stadt Demmin.²⁹ 1379 erlaubte der brandenburgische Markgraf Sigmund Prenzlau, Templin und Straßburg, sich mit Stralsund, Stettin und Pasewalk zu verbinden. Die Städte versicherten sich der gegenseitigen Hilfe gegen jeden, der sie in ein Unrecht brächte, schädige oder auf den Straßen beraube.³⁰ 1423 gestattete der Landvogt Walter Kirschkorb den Städten der Neumark, gemeinsam mit denen der Herzöge von Pommern, darunter Gartz, über Räuber und Wegelagerer zu richten.³¹ 1435 wurde zwischen dem Herzog von Pommern und jenem Vogt der Neumark ein Landfriedensbund für die Dauer von zehn Jahren vereinbart, den zu halten sich auch Gartz verpflichtete.³² 1479 sahen sich die Landesherren von Brandenburg, Mecklenburg und Pommern genötigt, gemeinsam über Maßnahmen zur Sicherheit auf den Landstraßen einen Vertrag zu vereinbaren. Herzog Bogislaw X. von Pommern ließ die wirtschaftlich potenteren Städte, darunter auch Pasewalk und Barth, geloben, alles zu tun, damit die Kaufleute auf den Landstraßen in Sicherheit wären.³³

Zur Verpflichtung über den Beistand im Falle eines Krieges gegen einen Landesherrn wären folgende Beispiele zu nennen: Schon in einem 1264 zwischen den Städten Lübeck, Wismar und Rostock geschlossenen Vertrag war es nicht mehr nur um den Kampf gegen Seeraub gegangen, sondern auch um Fragen der Gleichstellung der Bürger in privatrechtlichen Angelegenheiten und um die Verpflichtung zu gegenseitigem Beistand im Falle eines Krieges gegen einen der Landesherrn.³⁴ 1280 erging dann ein Hilferuf des Rates der Stadt Stettin an Lübeck wegen der Bedrohung durch die askanischen Markgrafen.³⁵ Das 1283 in Konfrontation zu den Markgrafen von Brandenburg zu Rostock geschlossene Landfriedensbündnis vereinte erstmals die Städte Lübeck, Wismar, Rostock, Stralsund, Greifswald, Stettin, Anklam und Demmin in einem Vertrag.³⁶ 1358 vereinbarten Ratsherren der genannten Städte (außer Stettins, dafür einschließlich Hamburgs) ein neuerliches Abkommen zur Abwehr eines Angriffes durch einen Fürsten oder Landesherrn und zur Befriedung des Handels während eines solchen Angriffs.³⁷ Im August des Jahres 1368 legten die aus Lübeck, Wismar, Rostock und Stralsund in Wismar versammelten Ratssendeboten fest, daß bei einer möglicherweise zustandekommenden

²⁹ VPLA, Rep. 38 bU (Demmin), Nr. 62.

³⁰ CDB, B 3, Nr. 1194; A 21, Nr. 160.

³¹ Städte der Neumark: Königsberg, Soldin, Schönfließ, Bärenwalde u.a.; Städte in Pommern: Stettin, Pyritz, Greifenhagen, Gollnow, Damm, Gartz u.a. - CDB, A 19, Nr. 223.

³² Außer Gartz von pommerscher Seite Pyritz und Greifenhagen (CDB, A 24, Nr. 203).

³³ CDB, B 5, Nr. 2014.

³⁴ Vgl. Ph. DOLLINGER, *Die Hanse*, 3. Aufl., Stuttgart 1976, S. 68 ff.

³⁵ Vgl. dazu H. STOOB, *Über Wachstumsvorgänge und Hafenausbau bei hansischen See- und Flußhäfen im Mittelalter*, in: *See- und Flußhäfen*, hg. v. H. STOOB, (Städteforschung, A 24), Köln-Wien 1986, S. 51.

³⁶ HUB I, Nr. 917.

³⁷ HUB III, Nr. 426, 428 einschließlich Anm. 3.

Verbindung von Fürsten und Herren mit König Waldemar von Dänemark Pasewalk von Stralsund aus verständigt werden sollte.³⁸

Zum Ziel des Schutzes der innerstädtischen Rats Herrschaft wäre folgendes zu sagen: Als 1386 die Bürgerschaft der Stadt Anklam ihren Rat stürzte, richtete Lübeck umgehend an Stralsund die Aufforderung, mit allen Mitteln für die rasche Wiederherstellung der alten Herrschaftsverhältnisse in Anklam zu sorgen, da die dortigen Ereignisse eine schwere Gefahr heraufbeschworen hätten, indem sie anderen Städten ein Beispiel geben könnten.³⁹ Pasewalk aber hatte sich bereits 1348, als es noch unter der Herrschaft der Markgrafen von Brandenburg gestanden hatte, mit Prenzlau, Angermünde und Templin zu dem Zwecke vereint, einem jeden aus diesen vier Städten, der Gefahr, Klage oder Schaden zu erleiden habe, Beistand zu leisten sowie Unruhe und Kampf in einer Stadt gemeinsam entscheiden bzw. beilegen zu wollen.⁴⁰

Zusammenfassung

Weitgehend bekannt ist, daß in Vorpommern/Rügen Städte wie Stralsund, Greifswald, Anklam und zeitweilig wohl auch Demmin den Zugang zur Städtehanse fanden. Hingewiesen wurde kurz auf wirtschaftlich-rechtliche Grundlagen dafür. Zu erwähnen war, daß selbst eine Stadt wie Stettin, wo sich zugleich ein Zentrum landesherrlicher Macht befand, als Hauptort des Handels im Oderraum für die Städtehanse von Bedeutung wurde.

Verglichen damit konnte jedoch festgestellt werden, daß auch andere Städte mit landesherrlichen Burgen wie Wolgast und Barth bzw. Grenzfesten wie Pasewalk und Gartz, die allerdings sämtlich auch sowohl über Wasser- als auch Landwege in das Verkehrsnetz eingebunden waren, vom Stadtherrn weitreichende wirtschaftlich-rechtliche Vergünstigungen erhielten bzw. ihre landespolitische Bedeutung für diesen zum Ausbau ihrer Autonomie zu nutzen verstanden. Bereits während des 14. Jh.s waren deshalb auch diese aktiv fernhändlerisch tätig.

Dennoch hatte die erstgenannte Städtegruppe ihre frühzeitige Privilegierung nicht nur innerhalb der eigenen Landesherrschaft zum Ausbau einer Hierarchie gegenüber anderen Städten genutzt, sondern im Schutze der Städtehanse ihr Terrain bekanntlich auch in den ausländischen Niederlassungen abgesteckt. So konnte ihr auch nicht daran gelegen sein, nachdrängende Konkurrenten vorbehaltlos in ihre Absichten einzuweißen und sie an ihren Beratungen teilnehmen zu lassen.

Den in Distanz gehaltenen Städten wurde zugemutet, mitunter zwar den Versammlungsraum zu stellen, doch selbst vor der Tür zu bleiben. Das war möglich, weil die ihren Handel weiterhin in Gestalt von Kaufmannshansen betreibenden Kaufleute schwächerer Kommunen darauf bedacht sein mußten, zumindest partiell den Schutz der Städtehanse auch auf sich zu beziehen.

³⁸ HR I, 1, Nr. 475 § 12; HR I, 8, Nr. 871.

³⁹ HR I, 3, Nr. 366; HR II, 3, Nr. 506; HR II, 6, Nr. 330 § 9.

⁴⁰ HUB III, Nr. 118; vgl. für 1450 auch VPLA, Rep. 38, bU (Demmin), Nr. 125 f.

In Abstimmung mit der Hanse beteiligten sich deshalb auch Städte wie Wolgast und Barth, Pasewalk und Gartz - entsprechend den Möglichkeiten ihrer wirtschaftlichen Stellung und dem Grad ihrer Autonomie - an Maßnahmen gegen die Seeräuberei und an der Befriedung von Wegen über Land. Sie klagten dafür im Falle privatrechtlicher Benachteiligung bei den Städten der Hanse, namentlich auch in Lübeck als deren Haupt, verbündeten sich partiell miteinander zur Aufrechterhaltung innerstädtischer Ruhe und Sicherheit der Rats Herrschaft und konnten schließlich auch im Falle eines Krieges gegen einen Landesherrn zumindest auf eine rechtzeitige Nachricht darüber hoffen.

Von Rechten, Freiheiten und Privilegien - Zum Wesen und zur Dynamik in der Hanse

HORST WERNICKE

In der ersten Dekade des Januar, im Jahre des Herrn 1525, berieten die Abgeordneten der wendischen Städte im Lübecker Rathaus darüber, das *eyne gans nye ferlicke secte und lere dorch Martinum Lutter ingetreden* sei in den Städten. Die Ratssendeboten beschlossen, *dat sick nemant anneme edder understa, apenbar to prediken, de van den prelaten nicht togelaten*. Und, aus der Erfahrung mit innerstädtischen Unruhen gewitzt, *dat sich nemant vormete, hemelike vorsamelinge in unwontliken tyden und steden to maken*.¹ Für die Stadtoberen bestand also in mehrfacher Hinsicht Anlaß, die Ausbreitung der lutherischen Lehre mit Argwohn zu beobachten. Der Kirche als Institution wie ihrer innerstädtischen Machtentfaltung war schon früher auf Hansetagen gedacht worden.

Die allgemein Platz greifende Stimmung gegen die Sonderrechte der Kirche hatte z.B. im hansischen Ostseeraum schon in der sogenannten Domfehde in der Stadt Rostock am Ende des 15. Jh.s Zeichen gesetzt. Sie trat genau 1480 in ihr akutes Stadium, da sich Forderungen der bürgerlichen Opposition mit antikirchlicher Argumentation zu verbinden drohten. Der Rat von Rostock konnte jedoch durch geschickte Isolierung der Anführer und schließlich durch deren Hinrichtung den manifesten Umbruch verhindern.²

Luthers Lehre gewann nicht nur durch die Predigerbewegung an Boden, sondern Luther selbst ließ sein Wort direkt durch Sendschreiben - wie das vom 1. September 1523 an Riga und Reval³ - vernehmen. Besonderen Argwohn hegten die im Rat sitzenden Großkaufleute in den Hansestädten gegen jenen Luther, der gegen Wucherzins, ungerechte Preise und Monopole wettete. Im Kleinen Sermon vom Wucher, 1519 gedruckt, und dann im Großen Sermon von Kaufhandel und Wucher, 1520 gedruckt⁴, zog Luther gegen die Kaufleute und Wucherer zu Felde. *Aber dahynden ynn Sachsen umb Luneborg und Holsteyn, da macht man recht grob, das nicht wunder is, ob eyner den andern fresse ... Nemlich, soll myr eyner tausent gulden thun auff zinse, so mus ich an*

¹ HR III, 9, Nr. 2.

² J. SCHILDHAUER, Fürstenstaat - Stände - Stadt in Mecklenburg und Pommern an der Wende vom 15. zum 16. Jahrhundert, in: Jahrbuch für Regionalgeschichte 15,2/1988.

³ M. LUTHER, Werke. Kritische Gesamtausgabe, Weimar 1891, Bd. 12, S. 147-150.

⁴ Kleiner Sermon vom Wucher, in: M. LUTHER, Werke. Kritische Gesamtausgabe, Bd. 6, Weimar 1888, S. 1-8.

*stat bahrgellts so viel pferde, Kue, speck, dom etc nemen, des er sonst villeicht nicht mag los werden oder nicht so theur verkeuffen, das myr taumet der summen die helfft, ... Es sind nicht leutte, sondern wolffe unt unvernufftge thier, die nicht glauben, das eyn Gott sey. Wyr Deutschen müssen Deutschen bleiben, wyr lassen nicht ab, wyr müssen denn Wyr wollen hie von misbrauch und sunden des Kauffhandels reden, so viel es das gewissen betrifft ... Erstlich haben die Kauffleut unter sich ein gemeyne regel, das ist yhr heubtspruch und grund aller Gynantzen, das sie sagen: Ich mag meyne wahr so theuer geben alls ich kan. ... Was ist das anders gesagt, denn so viel: Ich frage nichts nach meynem nehisten?*⁵

Kenntnisse gewann er dazu wohl auch aus den Gesprächen mit dem späteren Bremer Syndicus Johann von der Weck, der 1520 in Wittenberg weilte. Die ablehnende Haltung der hansestädtischen Obrigkeit gegen reformatorisches Gedankengut zu diesem Zeitpunkt offenbart zum einen das Bemühen der Versammlung, Unruhen in den Städten vorzubeugen und zu begegnen, und zum anderen deren waches Beobachten und das Reagieren auf solche Ereignisse im Reich, die wenig mit dem Handel an sich zu tun hatten.

Die Sicht auf die Hanse ist in der allgemeineren Literatur assoziiert mit dem weitverzweigten Handel im Ost- und Nordseeraum im Spätmittelalter. In der älteren Literatur oftmals eingeeengt auf den Begriff „Deutsche Hanse“, ist ihre europäische Dimension trotz aller Bezüge auf den mittelalterlichen Welthandel seit Rudolf Härke und Fritz Rörig⁶ erst seit den fünfziger Jahren unseres Jahrhunderts betont worden. Heinrich Sproemberg⁷ wies fast gleichzeitig mit Paul Johansen in seinem Beitrag zur Kartographie und Siedlungsgeschichte in den Hansischen Geschichtsblättern 1954 auf neue methodische Wege in der Forschung hin⁸, die vor allem die Binnenstruktur der Hanse zu erhellen beabsichtigten. Klaus Friedland⁹ hat dann mit der Arbeit „Kaufleute und Städte als Glieder der Hanse“ den bisherigen Forschungsstand charakterisiert und in genauer Untersuchung der Quellen deren Aussagekraft für die Mitgliedschaftsfrage geprüft. Er kam zu der Aussage, daß seit dem 13. Jh. die Städte durchaus als hansische Aktivposten anzusehen seien und bestätigte die von Walter Stein im ersten Jahrzehnt unseres Jahrhunderts herausgearbeitete Tatsache, daß der Kaufmann im Gastland die hansischen Privilegien und Freiheiten genoß, daß einzelstädtisches Interesse an der Hanse aus der einzelkaufmännischen Teilhabe an deren Privilegien im Ausland resultierte. Die Hanse war also eine Interessengemeinschaft norddeutscher Kaufleute und Städte.

Philippe Dollinger hat in der vierten erweiterten Auflage seines nun schon zum Klassiker gewordenen Buches „Die Hanse“¹⁰ den Bruch zwischen den Hansehistorikern

⁵ A.a.O., S. 33-60, hier: S. 44 ff.

⁶ R. HÄPKE, Brügges Entwicklung zum mittelalterlichen Weltmarkt, (AbhhVerkehrG, Bd. I), Berlin 1908; F. RÖRIG, Wirtschaftskräfte im Mittelalter, hg. v. C. KAEGBEIN, Weimar 1959.

⁷ H. SPROEMBERG, Die Hanse in europäischer Sicht, in: Danewere. Opstellen aangeboden aan Prof. Dr. Th. ENKLAAR, Groningen 1959.

⁸ P. JOHANSEN, Umriss und Aufgaben der hansischen Siedlungsgeschichte Kartographie, in: HGbl 73/1955, S. 1-105.

⁹ K. FRIEDLAND, Kaufleute und Städte als Glieder der Hanse, in: HGbl 76/1958, S. 21-41.

¹⁰ Ph. DOLLINGER, Die Hanse, 4. Aufl., Stuttgart 1989.

in Ost- und Westdeutschland bedauert und dabei die vornehmliche Charakterisierung der Hanse als „Gemeinschaft“ drüben und „Bund“ hüben als einen Aspekt der deutschen Teilung angenommen.¹¹ Die Ereignisse des Jahres 1989 machten es möglich, daß die unnatürliche, politisch bedingte Teilung Deutschlands ihr Ende finden konnte. Dies gibt uns die Gelegenheit, die tatsächlich über zwei Jahrzehnte nebeneinander bestehenden Forschungsgremien zu vereinen. Offen bliebe dann die Beleuchtung des zweiten Teiles Dollinger'scher Feststellung, daß die unterschiedliche Charakterisierung der Hanse ein Produkt dieser staatlichen Teilung gewesen sei. Ein Blick in die Hansegeschichtsschreibung läßt zumindest für beide Auffassungen Traditionen erkennen, auch ist die apostrophierte monolithische Einheit ohnehin weder in Ost noch in West ungebrochen gewesen. Die mehr der bündnisartigen Struktur der Hanse zuneigenden Arbeiten resultieren aus der vornehmlichen Sicht auf die politische Ereignisgeschichte her, während die mehr aus der gelockerten Gemeinschaftsauffassung - sei es der Rechts- und Privilegien-, oder der Wirtschafts- oder Interessengemeinschaft - verpflichteten Vorstellungen vor allem Handels- und Rechtsgeschichte im Auge gehabt haben. In den Argumenten für die Interessengemeinschaft, die gleichfalls solche gegen die festere organisatorische Struktur der Hanse sind, werden folgende angeführt:

1. Es gibt keinen Hinweis auf einen Gründungsakt, eine Bundesurkunde, ein Bundesheer oder andere Organe (Organisationsschwäche, Organisationslosigkeit).
2. Es gibt viele regionale und lokale Interessen, also mehr Separatismus denn hansische Einheit. Die Hanse an sich steht zur Disposition.
3. Es gibt die Mitgliedschaft von Kaufleuten, Städten und die des Deutschen Ordens (Formenvielfalt).
4. Die Beschlüsse der Hansetage und anderer hatten keine bindende Kraft, da weder alle Hansemitglieder vertreten waren noch die Anwesenden alle vertraten und zu allen Punkten bevollmächtigt worden waren (fehlende Rechtsgültigkeit, Vertragslosigkeit).
5. Es gab keine Delegation von Rechten einer Hansestadt auf den Bund oder auf eines seiner Organe. Der Bund konnte eine Stadt nicht in die Pflicht nehmen (fehlende Verantwortung und Kompetenz).
6. Die regionalen und lokalen Städtebünde bzw. die lokale Aktivität einer Mitgliedsstadt hatte mit der Hanse nur sehr peripher und indirekt etwas zu tun; sie waren nicht Bestandteil der Hanse: Ihre Beratungen unterstanden nicht dem Hansetag (Überregionalität der Hanse).

Die Diskussion um das Wesen, den Charakter der Hanse über die Jahrzehnte hinweg, entspringt dem Streben, diesem komplexen, vielgestaltigen Phänomen in der Bewertung und Einordnung gerecht zu werden und die hochinteressanten, faszinierenden, aber schier unübersehbaren Einzelerkenntnisse zu verbinden, zuzuordnen, ihnen einen Stellenwert in der geschichtlichen Entwicklung zu geben.¹² Die Hanse gewann ihre unzähligen Gesichter nicht nur aus der großen Zahl norddeutscher Territorien und den darin eingebetteten Mitgliedsstädten, sondern aus ihrer Aktivität in einer Vielzahl nord-

¹¹ A.a.O., S. 492.

¹² Dazu mit einem Überblick vgl. H. WERNICKE, Die Städtehanse 1280-1418, Genesis - Strukturen - Funktionen, (AbhhHdlSozialG, Bd. 22), Weimar 1983, S. 9-25.

west- und osteuropäischer Reiche, Territorien und Städte. Sie wurde von den dortigen Verhältnissen mitgeprägt.

Bedeutungsvoll für das Verständnis hansischer Geschichte ist das Geflecht jener unsichtbaren Fäden zwischen den hansischen Mitgliedern in der Form eingegangener Verpflichtungen, die sich aus dem Erwerb von Privilegien, Rechten und Freiheiten ergaben. Für die Hanse als konstitutiv anzusehen ist seit den umfangreichen Untersuchungen Walter Steins, daß Gesandtschaften der Städte seit der Mitte des 13. Jh.s Privilegien erwarben.¹³ Dies drückt sich dann insbesondere auch in der Bevollmächtigung der Städte Lübeck, Wisby und Riga, die seit 1280/1282 untereinander vertraglich verbunden waren, zur Gesandtschaft nach Novgorod im Auftrag der Gesamtheit der Gotland besuchenden Kaufleute aus. Der auf Fahrt befindliche Kaufmann mußte darum bemüht sein, außer der Tatsache, daß sein Handel geduldet wurde, zunächst seine Rechtslage festschreiben zu lassen. Aus der Erfahrung mit den eigenen Stadtherren heraus wurde dazu der fürstliche Schutz angestrebt. Herrschaftlicher Schutz umfaßte das Recht vor Willkür, Schutz von Personen und Eigentum - und dies auch nach dem Tod, also das Erbe betreffend -, das Recht, einer Gemeinschaft anzugehören, sie mit Landsleuten bilden und dennoch nicht für Schulden und Taten einzelner Genossen belangt werden zu können.

Zu den gewährten Freiheiten zählten der ungehinderte Handel und Verkehr im Territorium, die Befreiung vom Zweikampf und Strandrecht.

Privilegien betrafen naturgemäß eine Sonderstellung des Urkundenempfängers gegenüber anderen und hier insbesondere auch gegenüber den Einheimischen. Solche Privilegien waren Zollermäßigung oder -erlaß, Meistbegünstigung im Handel, direkter Zugang zum herrschaftlichen Gericht, Errichtung oder Befreiung vom Stapel, Recht auf Anwendung eigenen Rechts im Streit untereinander und gar auch mit Einheimischen sowie auslaufender Rechtsschutz nach Kündigung der Privilegien.

Eine genaue Scheidung der Begriffe voneinander ist nicht möglich, da eine Freiheit von etwas, das Recht auf etwas und im Spezialfall das Sonderrecht (Privileg) als Bevorzugung im Recht begründet sind.

Die Vergabe von Privilegien, die Gewährung von Freiheiten und Rechten an einzelne Personen waren der Tatsache geschuldet, daß Recht und insbesondere Sonderrecht an eine natürliche Person bzw. eine Rechtsperson - etwa eine Gruppe von Personen - gebunden war. Im Zeichen der Territorialisierung im Reich, in dessen Verlauf sich die Herrschaftsgewalt der Fürsten unmittelbarer über eine Fläche ausprägte, etwa über die Banngewalt und die Amtsleute, gewann sowohl die territoriale Herkunft des Kaufmanns als auch der für das Territorium eines Fürsten gewährte Handelsschutz an Bedeutung.

Die Bedürfnisse des weitgespannten und relativ eng geknüpften wie beständigen hansischen Handels seit dem Ende des 13. Jh.s erforderten einen Rechtsschutz, der durch die Städte in zäher Auseinandersetzung mit den Fürsten in zwar unterschiedlicher, dem Landesrecht angepaßter Form errungen wurde. Die Rechtsposition des hansischen Kaufmanns in England unterschied sich somit substantiell und förmlich von der in Novgorod. In einigen grundlegenden Rechten und Freiheiten gab es aber auch Übereinstimmung. Dies betraf folgende Tatsachen:

¹³ W. STEIN, Zur Entstehung und Bedeutung der Deutschen Hanse, in: HGBll 38/1911, S. 265-363.

1. Die Kaufleute durften Eigentum erwerben und eine Gemeinschaft bilden.
2. Sie unterstanden einem gesonderten Recht, das sie selbst in Auseinandersetzungen untereinander anwendeten.
3. In Auseinandersetzungen mit anderen und insbesondere mit Einheimischen waren sie gesondert geschützt. Ein Gästegericht, durch königlich-fürstliche Amtsleute geleitet, war für solche Fälle zuständig.
4. Es bestand Schadensersatzpflicht in solchen Fällen, in denen das herrschaftliche Geleit gebrochen worden war.
5. Schulden oder Taten einzelner Genossen wurden nicht der Gemeinschaft angerechnet.

Vergleicht man den Komplex einzelstädtischer Privilegierung - Stadtrecht, Privilegien der Städte in benachbarten Territorien - mit jenen, die diese Städte in England, Dänemark usw. erhielten, dann wird eine gewisse Ähnlichkeit unverkennbar, und dies ist auch nur zu natürlich. Die Kontore entwickelten sich im Rahmen ihrer Gastländer zu ähnlichen Immunitätsbezirken bzw. in Brügge zur Körperschaft, wie es die Städte im Rahmen der heimischen Territorialstaaten waren.

Die Städte verstanden es, ihre Autonomie zu stärken. Zu den wichtigsten Freiheiten zählte die Bewegungsfreiheit in ihren äußeren Beziehungen, die zuweilen selbst ihren eigenen Stadtherren nicht ausließ. Die Kontore wie die Städte standen in einem durch Verträge bestimmten Verhältnis zum Privilegiengeber. Wie in den Städten sollte die Zugehörigkeit zur Kontorgemeinschaft durch einen Akt bewiesen werden. Hier ist nun ein wesentlicher Unterschied zu konstatieren. Zwar urkundeten die Ältermänner der Kontore, daß dieser oder jener Kaufmann einer Stadt, die in die Verträge miteinbezogen wäre bzw. zum Nießbrauch der hansischen Privilegien berechtigt gewesen sei, ein Hansekaufmann war; doch die eigentliche Legitimation des Betreffenden gegenüber dem Kontorvorstand wurde durch den Rat der Heimatstadt erteilt. Die Räte der norddeutschen Städte waren im 13. Jh. darum bemüht, die gewonnene Autonomie möglichst nicht einschränken zu lassen. In Auseinandersetzungen um das tatsächliche Recht, Handel treiben zu dürfen bzw. ein bestimmtes Recht zu beanspruchen - etwa Erbe in Anspruch zu nehmen, vom Strandrecht befreit zu sein oder verminderten Zoll bezahlen zu müssen - wurden die Heimatstädte oder in wenigen Fällen noch der jeweilige Stadtherr in die Verhandlungen einbezogen. W. Stein hat dies für die hansischen Verhältnisse in England bei der Untersuchung der Englandfahrerbruderschaft in Köln nachgewiesen.¹⁴ Gleiches geht auch aus einem Urfehdevorgang zwischen einem Londoner und einem Lübecker Bürger hervor, der auf Veranlassung des Londoner Bürgermeisters, einem königlichen Rat sowie des Lübecker Rates selbst 1251 zustande kam.¹⁵

V. Henn¹⁶ konstatiert für die flandrischen Verhältnisse, daß städtische Initiative und Intentionen bei den Verhandlungen seit der Mitte des 13. Jh.s zu verzeichnen waren und Lübeck die treibende Kraft gewesen sei. Wenige Zeilen weiter ist dann aber zu lesen: „Die Quellen schweigen sich jedoch darüber aus, in welcher Weise die gemeinsamen

¹⁴ DERS., Die Hansebruderschaft der Kölner Englandfahrer und ihr Statut von 1324, in: HGBll 35/1908, S. 197-240.

¹⁵ HUB I, Nr. 405.

¹⁶ V. HENN, Über die Anfänge des Brügger Hansekantors, in: HGBll 107/1989, S. 46 f.

Interessen gegenüber den städtischen Behörden und dem Landesherrn gemeinsam wahrgenommen worden sind.“¹⁷

Demgegenüber ist festzustellen, daß in den flandrischen Angelegenheiten 1280/1282 der Lübecker Ratsherr Johann Doway unterhandelte; Lübeck erhielt für seine Aktivität Zustimmungsschreiben einer Anzahl von Städten.¹⁸ Hinzu kommt, daß in verschiedenen Privilegien an Hansestädte im 13. Jahrhundert auf die Gegenseitigkeit bestimmter Festlegungen hingewiesen wird. Eine solche Verpflichtung konnten nur die Städte eingehen, die entweder über die offenen Privilegien ihrer Stadtherren, ihre eigene Privilegierung oder allein nur für ihre Stadt eine solche Gegenseitigkeit zusagen konnten. Sie hatten aber auch gegenüber ihren eigenen Bürgern Forderungen durchzusetzen, die sich aus deren Auseinandersetzungen mit fremden Kaufleuten ergaben. Forderungen der Privilegienggeber gegenüber einzelnen Kaufleuten, die nicht mehr im Gastland weilten, konnten im Interesse der Aufrechterhaltung des Vertragszustandes nur durch die Städte realisiert werden, denn die Macht der Kontorgemeinschaft endete beim Verlassen des Gastlandes.

V. Henns Feststellung, daß städtische und hier vielfach lübische Aktivität die hansische Gemeinschaft in der Realität und im Bewußtsein schuf¹⁹, kann nicht nur für flandrische Verhältnisse in Anspruch genommen werden. Im Ostseeraum ist eine solche Konstellation seit dem zweiten Drittel des 13. Jh.s eine in den Quellen nachweisbare Realität.

In der dänisch-schwedischen Handelsrichtung hatte sich mit dem Sieg bei Bornhöved die Situation zugunsten Lübecks und Hamburgs verändert. Beider Städte Zusammenarbeit und die sich von Lübeck nach Osten entlang der südwestlichen Ostseeküste vollziehende Herausbildung von weiteren Seestädten beeinflussten in sehr starkem Maße das Kräfteverhältnis im Ostseeraum. In allen den Handel auf der Ostsee betreffenden Fragen war die Stadt Lübeck eingebunden. Sie und die Gotland und Livland besuchenden Kaufleute beherrschten die See. Ihre Vorherrschaft wurde durch die Herrschaft und die kirchlichen Würdenträger mit der Privilegierung anerkannt und gefördert. Gerade in diesem Teilraum der Hanse wurden die wirtschaftlichen mit den politischen Herrschaftsverhältnissen eng verknüpft. Im sich vollziehenden Siedlungsvorgang nahmen die neugegründeten Städte eine gewichtige strategische Funktion ein. Ihr Handlungsspielraum gegenüber den Stadtherren war groß und konnte im Verlauf des 13. und 14. Jh.s noch erweitert werden. Die Verflechtung handelspolitischer und machtpolitischer Interessen der Städte in diesem Raum ist auf diese Weise entstanden und erwies sich als beständig. Die erste Zusammenkunft wendischer Städte 1259 betraf beispielsweise die Befriedung der See, die offensichtlich allein durch Verträge mit den Strandherren nicht zu erreichen war.²⁰

Als Empfänger von Privilegien im Ostseeraum tauchen in den Quellen eine nicht näher faßbare Kaufleutegemeinschaft in Lübeck auf. Herzog Albrecht I. von Sachsen bestätigte 1232 der *universitatem communium mercatorum* die *jura, libertates et*

¹⁷ A. a. O., S. 49.

¹⁸ A. a. O., S. 50 f.

¹⁹ HENN, (wie Anm. 17), S. 64.

²⁰ HR I, 1, Nr. 3 f.

commoda gemäß des Privilegs, daß sie von Bischof Albert von Livland und dem päpstlichen Legaten besäßen.²¹ Im Februar 1234 erhielt Lübeck eine Bestätigung seiner *jura et libertates* im Herzogtum.²² Kurz zuvor vergab König Heinrich VII. Privilegien an Lübeck und den *universis Theutonicis mercatoribus in Partibus Livonie et Gothlandie constitutis*.²³ Damit wird seit jener Zeit ein Kreis von Privilegienempfängern ersichtlich, der von der Stadt Lübeck angeführt wurde und jene Kaufleute umfaßte, die in einem Privileg von 1279 an Lübeck *universis mercatoribus mare orientale frequentantibus* genannt wurden.²⁴ Diese Bezüge, und dies gehört zum Allgemeingut der Hanseforschung, zeigen eine Gemeinschaft, deren Mitgliederbestand schwankte. Seit 1225, also nachdem König Waldemar II. schon in seiner Machtentfaltung eingeschränkt worden war, gewann die Gotland/Wisby besuchende Kaufleuteschar an Konturen. Lübeck trat seit 1226 mit der erneuerten Reichszugehörigkeit und dem Erwerb verschiedener Privilegien an ihre Seite.

König Heinrich III. von England verlieh 1237 an *omnibus mercatoribus de Guthlandia* Zoll- und Abgabefreiheit²⁵, während er dies 1238 für *mercatores civitatis Lubicensis et mercatores civitatum Alemannie aliunde*²⁶ tat. 1253 wurde die *universis mercatoribus Romani imperii*²⁷ auf Rat von Lübeck und Hamburg auf ihrer Fahrt zwischen beiden Städten und seiner ganzen Herrschaft vom Grafen zu Holstein in Schutz genommen. Die Grafen Johann I. und Gerhard I. von Holstein fertigten ein gleiches Privileg für *tam in oppido Wisby quam in ipsa terra Godlandie menentes* unter Bezugnahme auf das Artlenburg-Privileg Herzog Heinrich des Löwen aus.²⁸

All diese Bezeichnungen sind recht vage gehalten und ließen sowohl dem Privilegienggeber als auch ihren Nutznießern Interpretationsspielraum. Rein rechtlich gesehen entschieden Macht und Nützlichkeiterwägungen über den Kreis der Berechtigten.

In der Regel setzte ein Mitgenuß von lübisch-hansischen Privilegien die Zusammenarbeit mit schon beteiligten Städten voraus. Dies war unabhängig davon, wie sie geartet sein mochte, ob nun in Form bilateraler Verträge, von Landfriedenseinigungen, von Rechtshilfeabkommen oder lokalen Städtebündnissen. Und hier ist auf das entscheidende Argument aufmerksam zu machen, das meiner Meinung nach mehr in den Mittelpunkt der Diskussion zu rücken ist: Die Stadt ist über ihre Kaufleute Nutznießer der hansischen Privilegien, d.h. sie ist beteiligt an Aktionen in und für die Hanse; sie ist Bestandteil eines Territoriums und steht in bestimmter Abhängigkeit zu einem Stadtherrn; sie ist in ein spezielles nachbarschaftliches Vertragssystem mit anderen Städten der Region eingebunden; sie ist an territorialen Landfriedenseinigungen, die

²¹ HUB I, Nr. 243.

²² LUB I, Nr. 58.

²³ LUB II, Nr. 13.

²⁴ HUB I, Nr. 827.

²⁵ A.a.O., Nr. 281.

²⁶ A.a.O., Nr. 292.

²⁷ A.a.O., Nr. 454.

²⁸ A.a.O., Nr. 483.

oftmals wie beim Rostocker Landfrieden von 1283²⁹, städtisch dominiert sind, beteiligt und sie gehört zu einem bestimmten Rechtszug.

Die einzelnen Bindungen können nach meiner Meinung nicht getrennt voneinander betrachtet werden, zumal ihre politisch-rechtliche Qualität ihre außenpolitische Bewegungsfreiheit geradezu prägte. Die Stadt agierte als Ganzheit und nicht hier als Hansestadt und dort als Landesstadt in territorialständischem Zusammenhang, und zum dritten als Bündnispartner seiner unmittelbaren Nachbarkommunen. In diesem Sinne begreife ich die Stadt als integrativen, tragenden Bestandteil der Hanse, der von sich aus das Maß seiner hansischen und anderen Beteiligungen, Aktionen und Verbindlichkeiten bestimmte. Andererseits waren es jene schon erwähnten ökonomischen wie außerökonomischen Notwendigkeiten, die das jeweilige kaufmännisch-städtische „Interesse“ hervorriefen.

Die Stadt erscheint als Interessenvertreter des in ihr wohnenden und handelnden hansischen Kaufmannes. Nun ist aber zu bezweifeln, ob diese Stadt im Rahmen der „Gemeinschaft der im Ausland privilegierten niederdeutschen Kaufleute und Städte“ sich allein auf die Interessenvertretung im Ausland beschränken konnte.

Allein die Bezeichnung wirft da schon Fragen auf. Sind damit jene Gebiete außerhalb des Heiligen Römischen Reiches gemeint, auf die einige Privilegien, vor allem für England, Bezug nehmen, oder sind es die norddeutschen Gebiete und wenn ja, welche? Es bliebe die Stellung des Deutschordensgebietes in Preußen zu untersuchen, Holland wäre ebenso nicht Ausland, obwohl es im Zusammenhang mit dem flandrischen Handel als solches betrachtet wird. Die Eigenart mittelalterlicher Staatlichkeit ist ebenso bei der Beantwortung dieser Frage zu bedenken wie die trotz aller Privilegierung stets unsichere Situation der Städte und des Kaufmanns.

Bei der Durchsicht des Hansischen Urkundenbuches wird deutlich, daß die Städte sowohl in den norddeutschen Territorien als auch in den hansischen Gastländern ähnlich lautende Privilegien, Rechte und Freiheiten erwarben und genossen. Es gab aber auch gravierende Unterschiede. So ist es eigentümlich, daß außer für Dortmund als Reichsstadt im sächsischen Herzogtum kein Privileg existiert, das den westfälisch-rheinischen Kaufleuten und Städten Geleit gibt bzw. Handelsfreiheit erteilt.³⁰ Erst in der zweiten Hälfte des 13. Jh.s sind es die Grafen von Oldenburg und der Erzbischof von Bremen, die westfälischen Kaufleuten zu den friesischen Jahrmärkten Geleit zusagen.³¹ Es zeigen sich aber bereits Berührungen zu den Städten Lübeck und Hamburg in der Zeit ab 1240 Soest betreffend.³²

Nur wenige Städte wurden in norddeutschen Territorien mit gesonderten Privilegien bedacht. Entweder waren es auf Wunsch Lübecks mit dem eigenen Freibrief gekoppelte offene Briefe oder es waren Abmachungen zwischen den Städten, über die die Bürger der Nachbarstadt in die vom Stadt- und Landesherrn gewährten Rechte, Privilegien und Freiheiten einbezogen wurden.

²⁹ A.a.O., Nr. 917.

³⁰ A.a.O., Nr. 146, 734.

³¹ A.a.O., Nr. 332, 468.

³² LUB I, Nr. 92.

Es wäre zu einfach, wenn festgestellt wird, die Hanse hätte keine Möglichkeit gehabt, ihre ohnehin nicht von allen Städten legitimierten Beschlüsse durchsetzen zu können. Die Realitäten der spätmittelalterlichen Gesellschaft eröffneten für die spätmittelalterliche Stadt vom 13. bis ins 15. Jh. nur wenige und sich erst seit dem 15. Jh. verstärkende Möglichkeiten, ihren Kaufleuten außerhalb der Hanse einen solch lukrativen Handelsprofit sichern zu können.

Die Regional- und Hansetage erwiesen sich in diesem Prozeß als günstige Foren, um eigene und gemeinsame Positionen formulieren und Maßnahmen zu beschließen. Ergebnisse solcher Zusammenkünfte waren neben der Interessenvertretung in allen, den hansischen Handel betreffenden Fragen, Initiativen auf landständischen Beratungen, die Entstehung von Landfriedenseinigungen und die eigenen Bemühungen zur Landfriedenswahrung, die Aktivität für regionale Städtebünde und in ihnen sowie seit dem 15. Jh. die Sicherung städtischer Autonomie, die Beteiligung an Tohopesaten und vieles andere mehr.

Die Mitgliedsstadt fungierte als Organ der Hanse, wenn sie sich im Interesse einer anderen Stadt oder ihrer Kaufleute, von der sie gleiches erwarten durfte, um die Rechtsregelung bei ihrem Stadtherrn und anderen, benachbarten Fürsten verwandte, wenn sie im Sinne eines Hansebeschlusses Bürgern einer anderen Stadt, die dort wegen Verbrechen gegen Leib und Gut oder Aufruhr gegen den Rat verfestet worden waren, in ihren Mauern das Geleit entzog, wenn die Stadt Bekanntmachungen anderer Städte und hansischer Niederlassungen verkünden ließ, wenn der Rat einer Stadt in Vermögensfragen, bei Testamentsvollstreckungen und Zeugnisvergabe (*Toversichten*) Amtshilfe leistete.

Es wäre aus meiner Sicht auf die Hanse auch unsinnig, den Kaufmann in seiner Aktivität auf den Märkten in der engeren und weiteren Heimat und in den hansischen Niederlassungen auseinanderdividieren zu wollen. Sicher findet man viele Hinweise darauf, daß Städte sich den lästigen Normen, Beschlüssen, also Zwängen der Hanse zu entziehen trachteten und dies auch mit Erfolg vermochten. Überschritten sie aber die Grenzen für einen, im hansischen politisch-rechtlichen System ohnehin angelegten und stets latenten Einzel- und Gruppenseparatismus, bestand die Gefahr des Ausschlusses aus der hansischen Gemeinschaft. Dies war bis zum Ende des 15. Jh.s - wie das Beispiel Kölns noch 1470 zeigte³³ - durchaus ein wirksames Strafmittel. Das Festhalten einer solch großen Zahl von Städten an den hansischen Bindungen und die Tatsache, daß in der zweiten Hälfte des 15. Jh.s viele kleinere Städte erstmals als Hansestädte auftauchen, unterstreichen dies.

Verhanste Glieder - Kaufleute oder Städte - sahen sich seit dem Ende des 13. Jh.s starken Repressionen sowohl der Hanse und ihrer Gliederungen als auch der städtischen Gewalten in den Gastländern und Heimatterritorien ausgesetzt. Bei Übertretung der Boykottbestimmungen wurden jede der Hansestädte und die Kontore zur Aktivität gegenüber Bürgern und Kaufleuten der eigenen oder anderer Hansestädte verpflichtet. So heißt es im Boykottbeschluß gegen Flandern 1358: *wer ok, dat jenich man van der Dudeschen hense breke desse ghesette, unde dar jeghen dede, unde vorvluchtich worde*

³³ HR II, 6, Nr. 333, 358.

*in eyne ander stad van der hense schal he nenes leydes gheneten, men de stad schal over em richten ...*³⁴

Diese Verpflichtung wurde hinsichtlich verfesteter Bürger 1381 auf dem Lübecker Tag bestätigt. *Item welk man de vorvestet is in ener stad umb vorredenisse, seeroff, stratenroff, dufte, edder yemande gemordet heft umme synes guden wyllen, edder de ene stad leyde brokt unde dar umme vorvestet worde, da schal in allen steden, de in dessem vorbunde syn, nenes lydes bruken.*³⁵ Der Blick in städtische Verfestungsbücher bringt uns die Einsicht, wie nun tatsächlich dieses *ghesette* gehandhabt wurde. Besonders einig war man sich bei jenen verfesteten Bürgern, die wegen der Beteiligung an innerstädtischen Auseinandersetzungen aus der Stadt gewiesen worden waren. Hierbei waren es aber immer nur jene, die von einem patrizischen Rat verfestet wurden. Jene Verfestungen, die von den nach Umstürzen etablierten Räten gegen vertriebene Bürger ausgesprochen wurden, blieben allein in der betroffenen Stadt wirksam.

Eine besondere Verpflichtung der einzelnen Stadt war es, bei Streitfällen mit anderen Kommunen aus der Hanse eine Schlichtung durch eine unbeteiligte Nachbarstadt oder auf den städtischen Beratungen in der Region zu erreichen. Wenige dieser Zwiste sind in ihrem Schlichtungsverfahren bis zum Hansetag vorgedrungen. Es galt wie bei den Streitfällen zwischen Bürgern, möglichst keinen fremden Richter in den Fall hineinzuziehen. Im Briefverkehr zwischen den Städten wurde auf diese Verbundenheit des öfteren aufmerksam gemacht, etwa mit den Worten, da *wir beyde hanzestaede syn ind in vorbuntnisse, broyderschaf ind reichte des gemeinen coufmans van der Duytscher hense stain ind drzo vorstrickt syn*, wie es Köln an die Hanse, den Brügger Kaufmann und die Nachbarstädte von Nimwegen 1420 tat.³⁶ Es lag zu diesem Zeitpunkt mit Nimwegen im Streit.

In anderer Funktion traten Stralsund und die preußischen Städte im folgenden Fall auf. 1383 mußte Stralsund im Zusammenhang mit der Verschlechterung der preußisch-hansischen Beziehungen Klage über die Schatzung Stralsunder Bürger durch Leute des Hochmeisters führen.³⁷ Vergebliche Bemühungen beim Verursacher veranlaßten die Stadt, die Sache vor den Hansetag zu bringen. Der rief nun in Übereinstimmung mit dem Grundsatz der Rechtshilfe bei Geleitsbruch die preußischen Kommunen auf, sich bei ihrem Stadtherren für die Stralsunder Bürger einzusetzen. Die so angerufenen und beauftragten Städte sagten Hilfe zu.

Die bisherigen Erörterungen erlauben den Schluß, daß die einzelne Stadt über ihre Teilhabe an den hansischen Aktivitäten entschied. Dabei ging sie von ihren Interessen, d.h. denjenigen ihrer Kaufleute, aus.

An der Durchsetzung von Verhansung, Verfestung und anderen Beschlüssen beteiligten sich die Städte ebenso wie die Kontorgemeinschaften und die einzelnen Kaufleute. Auch hier wird man in der ständigen Wiederholung der Verbote sowie in den einzelnen Übertretungsbeschuldigungen immer Argumente finden, die die fehlende Effizienz hansischer Organisation nachweisen können. Hier ist meiner Meinung nach immer die

³⁴ HR I, 1, Nr. 212 § 9.

³⁵ HR I, 2, Nr. 232 § 12.

³⁶ HR I, 7, Nr. 174.

³⁷ HR I, 2, Nr. 261.

Frage angebracht, ob im Spätmittelalter überhaupt eine im heutigen Sinne effiziente Organisation existiert hat. Waren nicht alle politischen Gewalten auf Mittel und Maßnahmen angewiesen, die einerseits allein Demonstration von Macht waren und andererseits eine Ersatzfunktion für nicht vorhandene oder ineffiziente Organe erfüllten? Zu denken wäre etwa an die landständische Nebenregierung in einigen Territorien, oder das Instrument der territorialen Landfriedensregelungen, wie sie Wolf-Dieter Mohrmann für den norddeutschen Raum in ihrer Wirkung, Funktion und Bedeutung gezeigt hat.³⁸ Eine solche Ersatzform stellte die umfangreiche Zusammenarbeit zwischen den Städten der Hanse dar. Dabei gab es einige Städte mit einer vermittelnden Funktion. Außer Lübeck, zu dessen herausragender Stellung an einem anderen Ort noch Aussagen zu treffen sein werden, war es Hamburg, das relativ früh gemeinsam mit Lübeck bei Verhandlungen in Erscheinung trat und bekanntermaßen seit 1230 mit der Travestadt verbündet war. Diese Stadt hielt ebenso Kontakte zur Gruppe der märkischen, niedersächsischen und niederländischen Städte wie zu Bremen und Stade.

Braunschweig war in Niedersachsen die Stadt, von der im regionalen Rahmen die Initiative ausging und die an vielen Bündnissen beteiligt war.³⁹ Soest hielt die Bindungen aus dem westfälischen Raum in das Gebiet der Ostsee⁴⁰, während Riga im livländischen Gebiet eine besonders aktive Rolle spielte.⁴¹ Außer den städtischen Verbindungen untereinander und zu den Privilegiengebern im Ostseeraum agierte zumeist in Gemeinschaft mit Lübeck die Gruppe der Gotland besuchenden Kaufleute. Die an ihr beteiligten Kaufleute westfälischer, märkischer, niedersächsischer und wendischer Städte veranlaßten offensichtlich das jeweilige Interesse der Städte an diesem Handel und seiner Sicherung. Von Bremen aus gingen Verbindungen nach Münster, die gemeinsam mit Soest, Dortmund, Osnabrück und anderen Städten an einem westfälischen Städtebund beteiligt waren. Soest und Dortmund pflegten über Köln Verbindungen in den rheinischen Raum und in den Westen des Reiches hinein. Traditionell unterhielt Köln seit der zweiten Hälfte des 12. Jh.s mit den Städten Utrecht, Verdun, Dinant, Huy, Nimwegen und anderen vertragliche Zusammenarbeit.

Allein Lübeck suchte Kontakte zu allen Gruppen der Hanse. Im Zeitraum von 1230 bis 1290 entstand ein qualitativ unterschiedliches, aber recht eindeutig auf das Zentrum Lübeck gerichtetes Netz von Verträgen und Bindungen. Dieses von Lübeck geknüpfte Netz wurde dadurch potenziert, daß die Stadt, abgesehen von der uneingeschränkten Privilegierung durch Friedrich II. für das Reich 1226, in allen norddeutschen Territorien einschließlich dem Deutschordensstaat seit 1224 einzeln oder gemeinsam mit anderen Handels- und Verkehrsfreiheit erhielt und dies auch für alle dort gelegenen Städte und Flecken galt. Als Privilegiengeber traten die Fürsten von Rügen, Werle, Mecklenburg, die Grafen von Holstein, Schwerin und Oldenburg, die Herzöge von Pommern, die

³⁸ W.-D. MOHRMANN, *Der Landfriede im Ostseeraum während des späten Mittelalters*, (Regensburger Historische Forschungen, Bd. 2), Kallmünz 1972, S. 288 ff.

³⁹ Vgl. M. PUHLE, *Die Politik der Stadt Braunschweig innerhalb des Sächsischen Städtebundes und der Hanse im späten Mittelalter*, (Braunschweiger Werkstücke, Bd. 63), Braunschweig 1985, S. 232 ff.

⁴⁰ Vgl. E. DÖSSELER, *Soests auswärtige Beziehungen, besonders im hansischen Raum*, Teil 1: Einführung und Überblick, (Soester Zeitschrift 100=Soester Beiträge 49), Soest 1988.

⁴¹ Vgl. O. STAVENHAGEN, *Die Anfänge des livländischen Städtebundes*, in: *BaltMschr* 582/1901.

Erzbischöfe von Riga, und Bremen, der Bischof von Oesel, der Graf von Kleve und andere auf.⁴² So verwundert es nicht, wenn, wie schon zitiert, V. Henn⁴³ Lübeck als treibende Kraft der auswärtigen Vertretung des gemeinen Kaufmanns bezeichnete. Tatsächlich finden wir in den Quellen seit 1225 ähnlich lautende Formulierungen wie sie uns in dem Vertrag zwischen Graf Heinrich von Schwerin und König Waldemar II. von Dänemark mit folgenden Worten entgegentritt: *Lubecenses, Hamburgenses et ceteri terre huius mercatores, sive quicumque alii de Romano imperio mercationis causa Daciam frequentare volentes, eo iure et libertate fruuntur, qua usi fuerant ante captivitatem Regis.*⁴⁴

Gleiche Privilegierungen erreichten auch andere Städte - 1228 Bremen, Stade und Braunschweig⁴⁵, 1232 Soest⁴⁶, wohl auch Köln⁴⁷; wenige Jahre später waren es gerade diese Städte, die die Lübecker Initiative begrüßten und stützten.

Ähnliches ist wiederum gegenüber Dänemark zu erkennen. Städte, die erst unlängst mit lübischer Hilfe gegründet worden waren, erwarben eigene Privilegien in Dänemark. Danzig, Stralsund, Rostock und Wismar suchten diese Verbindung um 1250.⁴⁸ Schon ein Jahrzehnt später hatte sich Lübeck durchgesetzt. Als Vorbild taucht die Travestadt in den Privilegien sowie bei der Stadtrechtsverleihung auf.

Hamburg erwarb 1261 von Herzog Birger von Schweden Zollfreiheit, Befreiung von Strandrecht, Repressalienarrest und Todfallabgabe gleich dem Privileg, das die Lübecker erhalten hatten.⁴⁹ 1266 bestätigte Graf Florenz V. von Holland den Hamburgern Geleit und Schutzversprechen, wie er es den Lübeckern bewilligt hatte.⁵⁰ Solche Beispiele ließen sich fortsetzen und betrafen nicht nur Hamburg. Bedeutungsvoll für die Rechtslage der in dem Ostseeraum handelnden Kaufleute war die Tatsache, daß offene Privilegien an *mercatores* einer Stadt und weiterer Orte verliehen wurden. Schon in den Stadtrechtsprivilegien bzw. in deren Erweiterungen ließen sich die Städte die freie Zufahrt für jeden Kaufmann, Frieden für alle Bürger, Zoll in entsprechender Festsetzung, und dort, wo es um Seestädte bzw. Städte an Binnenwasserstraßen ging, auch die Befreiung vom Strandrecht zugestehen. Aus der zweiten Hälfte des 13. Jh.s haben wir eine Anzahl von hansestädtischen Zollrollen überliefert. Solche allgemein gehaltenen Privilegien sind mehr als voraussetzende, denn die hansische Gemeinschaft bedingende oder gar konstituierende Privilegien anzusehen.

Lübecks enorme Einflußnahme auf die Entwicklung im Ostseeraum während des 13. Jh.s ist wohl auch auf die königliche Unterstützung und die territorialfürstliche Bevorzugung zurückzuführen. Doch auch die Wahrnehmung der durch den Papst und

⁴² Vgl. HUB I, passim.

⁴³ HENN, (wie Anm. 17), S. 50.

⁴⁴ LUB I, Nr. 28, S. 35.

⁴⁵ HUB I, Nr. 224-226.

⁴⁶ A.a.O., Nr. 244.

⁴⁷ A.a.O., Nr. 241.

⁴⁸ A.a.O., Nr. 401, 408, 411, 452.

⁴⁹ A.a.O., Nr. 565.

⁵⁰ A.a.O., Nr. 628.

durch päpstliche Legaten eingeleiteten Prozesse der Verrechtlichung der Verhältnisse in den Ostseeanliegerstaaten - wie es Vilho Niitemaa für den Problemkreis des Strandrechts so eindrucksvoll belegt hat⁵¹ - für die Durchsetzung städtischer Interessen ist Lübecks Verdienst. Daß es darauf drang, allein lübisches Recht in diesem Zusammenhang gelten zu lassen, ist nur natürlich. Lübeck gelang es durch geschicktes Koalieren und durch das Ausnutzen entstehender Notlagen für den deutschen Kaufmann in England, Rußland, Livland, Norwegen und Dänemark am Ende des 13. Jh.s, seine Position zu stärken.

In den letzten beiden Jahrzehnten des 13. Jh.s ist Lübeck auf dem ersten Höhepunkt seiner Macht und wurde von Zwolle ob seines Bemühens *ad utilitatem vestram vel nostram, sed et omnium mercatorum Romani imperii partes marinas frequentare* ...⁵² gerühmt. Das gemeine Wohl, der gemeine Kaufmann, den es hier traf, sind Bezeichnungen aus den Quellen, die aus der städtischen Sphäre stammen. Die Gemeinheit, die Gemeinde, taucht seit dem 13. Jh. in den städtischen Urkunden immer häufiger auf. Bürgermeister, Rat und Gemeinde sind es, die das Wohl der Stadt, den gemeinen Nutzen verfolgen. So ist das Begriffspaar Lübeck und der gemeine Kaufmann, das in den die Hanse betreffenden Urkunden auftaucht, als eine früheste Bezeichnung für die städtische Gemeinschaft der Hanse zu verstehen, die auch bis ins 15. Jh. zu verfolgen ist.

Gegen eine Verbindung von innerterritorialen Bindungen, Zusammenarbeit zwischen den Städten und sogenannter eigentlicher hansischer Aktivität gibt es sicherlich Einwände, die sowohl aus der Ungunst der Quellenüberlieferung als auch aus der Auffassung jener Zeit, daß nur die Dinge zu regeln wären, über die es unterschiedliche Standpunkte gab, Nahrung bekommen. Es sind aber den Quellen unbestreitbar einige gewichtige Tatsachen zu entnehmen, die eine Zusammenarbeit belegen können. So tritt uns der westfälische Städtebund in den Zustimmungsschreiben zum Flandernkonflikt 1281/1282 und zur Appellationsfrage Novgorod/Lübeck 1293/1295 entgegen.⁵³ Der Zusammenschluß der wendischen Städte 1283 im Rahmen eines territorialen Landfriedens, ist im Norwegenkonflikt 1284/1285, in der Appellationsfrage 1293/1295 wie auch schon in der Flandernkrise 1280/1282 nachweisbar.⁵⁴ In diesen drei Auseinandersetzungen scheint auch der Dreibund Lübeck - Wisby - Riga als Akteur aufzutreten. Die in hansischen Aktionen der letzten beiden Jahrzehnte des 13. Jh.s sichtbaren niedersächsischen Städte waren untereinander in vertraglicher bis bündischer Gemeinschaft; in den Quellen wird auf eine Beratung in ihrem Kreise hingewiesen. All dies läßt zumindest die Vermutung zu, daß jene in der Heimat miteinander verbündeten Städte nicht nur über etwaige Auseinandersetzungen mit Fürsten und Adel berieten, sondern darüber hinaus auch Fragen der Handelssicherung besprachen, die allgemeiner, d.h. hansischer Dimension waren.

⁵¹ V. NIITEMAA, Das Strandrecht in Nordeuropa im Mittelalter, (Annales Academiae Scientiarum Fennicae, Reihe 9, Bd. 94), Helsinki 1955.

⁵² HUB I, Nr. 1154.

⁵³ HR I, 68, 1-24, 69.

⁵⁴ WERNICKE, (wie Anm. 14), S. 42.

Der in den Aktionen am Ende des 13. Jh.s in den Quellen belegte Städtekreis scheint in der Heimat wie in seinem Privilegienbesitz im Ausland relativ fest umrissen gewesen zu sein.

Die Hanse hatte seit ihrer Entstehung mit der im Reich sich ausbreitenden Regionalisierung der politischen Gewalten zu rechnen. Sie selbst war Bestandteil dieses Prozesses. Ihre Organisationsstruktur paßte sich diesen Erfordernissen an. Während in ihrem ersten Jahrhundert die Hansetage oder auch die regionalen Tagfahrten, etwa die wendischen, vornehmlich Fragen des Verkehrs und des Handels mit dem Ausland berührten, und die ersten hansischen Aktionen und Beschlüsse die Rechtssicherheit der Niederlassungen und die Dominanz der Städte gegenüber den Kontoren betrafen, erzwangen die politischen Verhältnisse in Norddeutschland unter Einschluß Dänemarks und Schwedens im 14./15. Jh. die hauptsächliche Beschäftigung mit diesen Problemen.

Die zunehmende Territorialisierung im Reich bewirkte dann im 15. Jh., besonders seit dem vierten Jahrzehnt, hansische Aktivitäten, um die einzelstädtische Autonomie sichern zu helfen und als Gegengewicht zum werdenden Territorialstaat Profil zu gewinnen. Im Sinne Peter Moraws⁵⁵ kann hier von einer Verdichtung der politischen Prozesse auch in der Hanse gesprochen werden. Wie im Reich wurde für die Hanse ein organisatorisches Grundgerüst ausgebaut, ohne daß es dabei an Effizienz gewann, da nur alte Strukturen verdichtet wurden, ohne neue Grundlagen zu legen, die den neuen wirtschaftlichen Anforderungen entsprechen konnten.

Die Tatsache, daß außenpolitisch handlungsunfähige Städtemitglieder nicht in der Städtehanse geduldet wurden, deutet auf den hohen Stellenwert dieser Grundvoraussetzung für eine Mitgliedschaft hin. Sie steht im engen Kontext mit der Tatsache, daß nur handlungsfähige, d.h. autonome Städte Rechte, Freiheiten und Privilegien aushandeln und aus sich heraus wahren können, wie es Volker Henn schon für das frühe 13. Jh. annimmt.

Ein wesentliches Argument gegen eine etwaige bündische Charakterisierung der Hanse ist, daß die einzelne Stadt keine Rechte an die Hanse abgetreten habe, es also keine außerhalb städtischer Hoheit stehende Organisationstätigkeit gegeben hat. Hinter dieser Problematik stehen zwei Fragen: Wo ist die Hanse an sich zu fassen? In welcher Beziehung standen die Städte und Kaufleute zu diesen Einrichtungen?

Es ist, so glaube ich, eine irrige Auffassung, daß, wenn eine Aktivität durch einen Bund getragen wird, sie von allen zu ihm gehörenden Teilen mitzutragen sei. Dies ist weder in der Gegenwart noch in der Hansezeit notwendig und möglich gewesen. Die aus solchen Aktivitäten einzelner Städte, Städtegruppen, Kontore, Gesandtschaften etc. fließenden Verbindlichkeiten wurden auch nicht von allen getragen, wie ebenso nicht der unmittelbare Nutzen für jeden von Interesse war.

Wo von anderen hansische Aktivität empfunden wurde, waren es erstens in der Regel Aktivitäten der hansischen Niederlassungen und ihrer Vertreter, zweitens die von den Städten ausgesandten und bevollmächtigten Gesandtschaften, die um Privilegien, Friedensverträge usw. verhandelten, drittens die gemeinen Hansetage, sowie viertens

⁵⁵ P. MORAW, Von offener Verfassung zu gestalteter Verdichtung. 1250-1490, (Propyläen Geschichte Deutschlands, Bd. 3), Berlin 1985, S. 420.

die „ad hoc“-Organe (nicht ständig existierende Organe) wie etwa Pfandschaftsverwaltung, Friedeschiff- und Konvoischiffunternehmungen.

V. Henn hat in den Hansischen Geschichtsblättern 1989 bei seiner Untersuchung über die Entstehung des Brügger Kontors den hohen Stellenwert der Städte in der frühen Phase der Hanse betont und daraus geschlußfolgert, daß es eine Kaufmannshanse als Vorläufer der Städtehanse ohnehin nicht gegeben habe und die Existenz von Kaufmannshansen zu bezweifeln sei.⁵⁶ In der Tat sind Kaufmann und Stadt untrennbar miteinander verbunden! Doch die Existenz von Kauffahrgemeinschaften auf Fahrt und in bestimmten Zielorten des hansischen Handels im 12. und 13. Jh. ist nicht zu bezweifeln, sondern eher ihr Stellenwert in der bisherigen hansischen Geschichtsschreibung. W. Stein⁵⁷ hat für die Gildhalle zu London eine enge Verbindung zu Köln bis ins 14. Jh. hinein festgestellt.

Lübeck erscheint in den Quellen in mehr oder weniger enger Gemeinschaft mit der Gotländischen Genossenschaft, auch die Hansen in Flandern sind zunächst an eine einzelne Stadt gebunden. Die erste Entwicklungsphase der Hanse ist wohl durch einzelstädtische Aktivität in Verbindung mit von diesen abhängigen Kaufmannsgenossenschaften auf Fahrt und vor Ort geprägt. Zwei Zentren treten in diesem Zusammenhang hervor: der Ostseeraum und England/Flandern. Diese erste hansische Entwicklungsphase endete um 1230.

Die zweite Phase (1230-1280) wurde durch lübische Dominanz, die sich in der Gemeinschaft der den Ostseeraum besuchenden Kaufleute gestützt wurde, bestimmt. Lübeck, assistiert von Hamburg, erreichte in allen Handelsrichtungen und im gesamten norddeutschen Raum Privilegien zur Handelserleichterung. Diese Bemühungen wurden durch nachbarschaftliche Verträge, Absprachen und Aktivitäten zwischen den Städten, mit dem Zentrum in Lübeck, gestützt.

Die dritte Phase (ab 1280) zeigt Lübeck an der Spitze und als Motor städtischer Bemühungen um mehr Rechtssicherheit im Novgorodhandel, in Flandern, Norwegen und England. Die Einbeziehung des dänischen Königs in den von Lübeck initiierten Rostocker Landfrieden verbesserte insbesondere auf Schonen die Handelsbedingungen. Gleichzeitig wurde der zur Erschließung des livländisch-russischen Handels notwendigen Gotländischen Genossenschaft nach und nach ihre Aufgabe entzogen. Sie war wohl eher ein Instrument lübischer Ostseeraumpolitik als eine von anderem Willen getragene unabhängige Kaufmannsgemeinschaft.

Die Hanse war am Ende des 13. Jh.s ein Zusammenschluß von Städten, die in den heimischen Territorien, untereinander wie in den hansischen Gastländern Rechte, Freiheiten und Privilegien besaßen, die in der Art und Weise ihrer Zusammenarbeit wie auch in ihrer Wirkung ein Netzwerk von bündischer Konsistenz knüpften.

⁵⁶ HENN, (wie Anm. 17), S. 63.

⁵⁷ Vgl. Anm. 16.

Das Hansische Unterquartier - Ein Irrweg der Forschung?¹

FRIEDRICH BERNWARD FAHLBUSCH

Die verbreiteten Karten zur Hansegeschichte weisen in Westfalen eine Konzentration von Hanse- oder hansischen Städten auf, die durch die Dichte des Städtetetzes nicht erklärt werden kann und die auch durch den Hinweis, „daß in Westfalen eigentlich bis in die Frühe Neuzeit hinein das System der Kaufmannshanse intakt blieb“ allenfalls den Ansatz einer Erklärung findet.²

Diese erstaunliche Menge hansischer Orte findet sich in solcher Fülle nur in Westfalen, und es mutet Wunder an, daß aufgrund dieses Befundes die Forschung bisher nicht im Zusammenhang der Frage nachgegangen ist, warum sich dieses Phänomen eben nur im westfälischen Raum findet.

Genannter Befund ist Ausgangspunkt der nachstehenden Ausführungen, denn aus ihm erwuchs ein Phänomen, das die Forschung bisher üblicherweise mit dem Begriff „Hansisches Unterquartier“ benennt.³

Begriffe Quartier und Unterquartier

„Die zur Hanse gehörenden Städte wurden ... später nach vorwiegend regionalen Gesichtspunkten in Quartiere gegliedert“, formuliert die von Johannes Schildhauer und anderen verfaßte Hansegeschichte⁴ und hat dabei die aus den Matrikeln weidlich bekannten vier Quartiere, die nach ihren Vororten das Kölner, Lübecker, Danziger und Braunschweiger genannt sind, im Auge. In selbiger Bedeutung findet

¹ Um die notwendigsten Anmerkungen erweiterte Vortragsfassung, deren Vortragsform beibehalten wurde. Hinzuweisen ist auf meinen parallelen Beitrag „Osnabrück, seine 'Beistädte' und die Theorie vom hansischen Unterquartier“, in: HGBll 109/1991, S. 43-63.

² W. EHBRECHT, Luise von Winterfelds Untersuchung „Das westfälische Hansequartier“ im Lichte der Forschung mit besonderer Berücksichtigung der kleinen Städte, in: Der Raum Westfalen VI, 1. Teil, hg. v. F. PETRI u.a., Münster 1989, S. 251-276, hier S. 254. Heranzuziehen ist L. VON WINTERFELD, Das westfälische Hansequartier, in: Der Raum Westfalen II, Teil 1, hg. v. H. AUBIN; F. PETRI, Münster 1955, S. 257-352, hier besonders S. 289 f. Zum Grundproblem sei an dieser Stelle nur verwiesen auf K. FRIEDLAND, Kaufleute und Städte als Glieder der Hanse, in: HGBll 76/1958, S. 21-41.

³ Zuletzt faßt den Forschungsstand zusammen: H. SCHOPPEMEYER, Hansische Organisationsformen in Westfalen. Entwicklung und Struktur, in: HGBll 100/1982, S. 69-86.

⁴ J. SCHILDHAUER; K. FRITZE; W. STARK, Die Hanse, 6. Aufl., Berlin 1985, S. 241; vgl. auch Vorwort S. 8. Im nämlichen Sinne auch die Verwendung des Begriffs bei Ph. DOLLINGER, Die Hanse, 4. Aufl., Stuttgart 1989, S. 192 f., 138 ff., 161 f., 429, sowie S. 162 „halbes Quartier“ = Westfalen.

sich der Begriff „Quartier“ vorwiegend auch in den hansischen Quellen, die ihn allerdings auch für territorial begrenzte Einheiten benutzen. Eine Weiterung in der Begriffsverwendung, die eindeutig auf der vorhergehenden Forschung fußt, nimmt neben vielen anderen z.B. Horst Wernicke vor: „Seit Ende des 14. Jh.s verschmolzen die Drittel allmählich mit der Regionalbundstruktur. Das Ergebnis stellten die Quartiere des Hanse dar.“⁵ Von ähnlicher Art ist bereits die Formel Luises von Winterfeld vom „westfälischen Hansequartier“ gewesen: Sie ist historiographisches Konstrukt, und Luise von Winterfeld betont nach Prüfung der Belege ganz ausdrücklich, daß es „überhaupt fraglich“ ist, „ob die westfälischen Städte jemals den niederrheinischen Brauch aufgriffen und von einem 'westfälischen Quartier' im engeren Sinne, d.h. als Gesamtheit der Hansestädte im Raum Westfalen geredet haben ... (Und:) Erst in der nachhansischen Zeit ist es üblich geworden, den Ausdruck 'Quartier' schlechthin für Gruppeneinheiten der oberen, mittleren und unteren Organisationsstufen zu verwenden ...“.⁶ Am Rande sei darauf verwiesen, daß bereits Luise von Winterfeld die überwiegende Nachzeitigkeit der Begriffsprägung betont. Ergänzung muß dieser Hinweis allgemein dadurch finden, daß nur zu häufig Belege des späten 16. Jh.s zur Konstruktion von Zuständen im 15. Jh. mißgenutzt werden.

Letztlich liegt den angedeuteten Weiterungen des Begriffs - es wäre noch auf die Neuschöpfung „Doppelquartier“, bezogen auf die Städte Hamm und Unna zu verweisen⁷ - ein Vortrag von Bernhard Niehues zugrunde, der 1879 feststellte: „Für sich bildeten die westfälischen Hansestädte eine Anzahl größerer und kleinerer Gruppen, Quartiere im engeren Sinne des Wortes genannt. Theilweise deckten sich diese Quartiere mit den Territorien ... Andere Territorien hatten zwei, drei Hansaquartiere, wie die Grafschaft Mark, das Herzogtum Westfalen und das Bistum Münster ...“.⁸ Somit sind Unterquartiere Untergliederungen der hansischen Organisation im Territorium, Quartiere aber u.a. eine territorial definierte hansische Organisationseinheit. Dazu schreibt Luise von Winterfeld: „In diesem Jahr (1572) tritt zum ersten Male die Eingruppierung der zwölf kleinen münsterischen Hansestädte in zwei Unterquartiere hervor“; an anderer Stelle aber benutzt die verdiente langjährige Dortmunder Archivdirektorin denselben Begriff für die nächst „höhere“ Organisationseinheit.⁹ Mit vorsichtiger Kritik und unter Bezug auf Luise v. Winterfeld und Bernhard Riering¹⁰, den leider viel zu wenig rezipierten

⁵ H. WERNICKE, Die Städtehanse 1280-1418. Genesis - Strukturen - Funktionen, (AbhhHdlSozialG, Bd. 22), Weimar 1983, S. 192 und an anderen Stellen. Vgl. auch DERS., Die regionalen Bündnisse der hansischen Mitglieder und deren Stellung in der Städtehanse von 1280 bis 1418, in: JbGF 6/1982, S. 243 ff.

⁶ VON WINTERFELD, (wie Anm. 2), S. 270 ff., Zitate: S. 273.

⁷ Zuerst wohl a.a.O., S. 312 f.

⁸ B. NIEHUES, Die Organisation der Hansa in Westfalen, insbesondere im Münsterlande, in: HGbl 1881, S. 49-65, hier S. 61 f.

⁹ VON WINTERFELD, (wie Anm. 2), S. 308 u.ö.

¹⁰ B. RIERING, Die hansischen Beziehungen des westlichen Münsterlandes. Ein Beitrag zur Geschichte der kleinen Hansestädte, Diss. phil. Bonn 1950; DERS., Das westliche Münsterland im hansischen

Erforscher der hansischen Vergangenheit des Westmünsterlandes, formuliert 1981 Clemens v. Looz-Corswarem: „Die innere Einteilung des Soester Hansequartiers in Beistädte und diesen zugewandte Orte bedeutet wohl nicht, wie Niehues annahm, daß das Soester Quartier in Unterquartiere eingeteilt war. Eine solche Unterteilung kennen wir jedoch von dem Münsterschen Hansequartier ...“.¹¹ Die Beispiele sind vermehrbar: Quartier und Unterquartier sind Begriffe, die in der hansischen Historiographie verschieden, vom jeweiligen Kontext her zwar eindeutig, aber leider für ein nichteindeutiges Phänomen, benutzt werden.

Das Unterquartier als Gliederung im Territorium

Neben der Mark und dem Herzogtum Westfalen dienen die Verhältnisse im Hochstift Münster dazu, die Untergliederung des territorialen Hansequartiers zu beweisen. Streng genommen hat sogar nur im Falle des Hochstifts Münster die Beweisführung eine gewisse Logik; fehl geht sie im Falle der Mark und Westfalens, und sie glückt überhaupt nicht im Falle der anderen westfälischen Territorien.¹² Für Münster habe ich vor einigen Jahren, auf den Forschungen von Karl-Heinz Kirchhoff aufbauend, dargelegt, daß diese vermeintlichen Unterquartiere hansischer Organisation in Wirklichkeit landständisch bedingte Formen sind, die allenfalls auch a und an mit hansischen Inhalten versehen wurden. Die Quellen zeigen deutlich, daß die Zeitgenossen dies ebenfalls so sahen. Mithin kann man die Unterquartiere innerhalb eines Territoriums als Ausdruck hansischen Organisationswillens beiseitelegen.¹³

Raum, in: Westfalen - Hanse - Ostseeraum, (Veröffentlichungen des Provinzial-Instituts für westfälische Landes- und Volkskunde, Reihe I, Heft 7), Münster 1955, S. 172-208.

¹¹ C. VON LOOZ-CORSWAREM, Die Stadt Soest als hansischer Vorort des kölnischen Westfalen vom 15. bis 17. Jahrhundert, in: Soest. Stadt - Territorium - Reich, hg. v. G. KÖHN, Soest 1981, S. 345-382, hier S. 351.

¹² Vgl. zur Mark besonders VON WINTERFELD, (wie Anm. 2), S. 312 f.

¹³ K.-H. KIRCHHOFF, Ständeversammlungen und erste Landtage im Stift Münster 1212 - 1278 und der Landtagsplatz auf dem Laerbrock, 1980, Ndr. in: DERS., Forschungen zur Geschichte von Stadt und Stift Münster, Warendorf 1988, S. 207 ff., hier S. 226-231. Auf den Hinweis S. 228, daß der Begriff „quartier im Hochstift Münster nur auf die Hanse angewandt, während ansonsten der Begriff „ord“ für Landeseinteilungen benutzt wurde“, kann hier nicht näher eingegangen werden. Dazu mit Belegen künftig: F.B. FAHLBUSCH, Westfalen und die Hanse. Zum Verhältnis zwischen Gesamtverband und regionaler Teilgruppe in Spät- und Hochmittelalter, Kap. C 3 und D 3; DERS., Zur hansischen Organisation im Hochstift Münster im 15. und 16. Jh., in: WestfForsch 35/1985, S. 60-72. Auf die behaupteten Besonderheiten im Hochstift, die sich einerseits durch die Zweiteilung der landständischen Städtekurie in die Städte des Braem- und die des Dreinquartiers ergaben (mit Warendorf bzw. Coesfeld als Vororten), ist hier nur kurz einzugehen. Die Aussagen von VON WINTERFELD, (wie Anm. 2), S. 308 f., die von SCHOPPEMEYER, (wie Anm. 3), S. 82, (Münster habe der Beinahe-Prinzipalstadt Coesfeld, um die sie „organisatorisch auf Distanz“ zu halten, in Warendorf ein starkes Gegengewicht gegenübergestellt), übernommen wurden, entbehren jeder quellengemäßen Begründung. Zur kurzfristigen Sonderrolle Coesfelds nach 1540, d.h. zu seiner sogenannten „Prinzipalstadterhebung“: F.B. FAHLBUSCH, Coesfeld im hansischen Verband im 15. und 16. Jahrhundert, in: F.B. FAHLBUSCH; F.-W. HEMANN; B.-U. HERGEMÖLLER, Beiträge zur westfälischen Hansegeschichte, Warendorf 1988, S. 108 ff., hier S. 120-131.

Damit gerät aber auch die häufig zu findende Gliederung des hansischen Verbandes in vier hierarchisch gestaffelte Ebenen, in den hansischen Bundesverband, die Drittel bzw. Quartiere, die territorial bestimmten Quartiere und die Unterquartiere ins Wanken.¹⁴ Der vermeintliche Vorteil dieser hierarchischen Gliederung, die voll und ganz dem nach gesicherten, restlos definierten Kategorien strebenden Denken des 19. Jh.s entspricht und entsprungen ist, liegt darin, so die verschiedenen Mitgliedsformen, besser gesagt, Intensitätsgrade von Zugehörigkeit, und die im Einzelfall höchst unterschiedlichen Ausformungen der Beziehungen zum Verband fassen zu können; die Quellen allerdings werden dabei überinterpretiert.

Exkurs: Das Etikett Hansestadt

Die jüngsten Forschungen zur westfälischen Hansegeschichte von Bernd-Ulrich Hergemöller und Friedrich-Wilhelm Hemann, dieser mit dem Beispiel Lemgo, jener mit dem von Osnabrück, belegen recht deutlich¹⁵, daß im Regelfall und in Westfalen grundsätzlich mit dem Etikett „Hansestadt“ zur Beschreibung des geschichtlichen Statuts einer Stadt nichts, allenfalls wenig gewonnen ist. Gewinn ist aus solcher reduzierenden Etikettierung ohnehin nur zu ziehen, wenn die hansische Eigenschaft ein Hauptstatusmerkmal der betreffenden Stadt gewesen wäre und wenn der Typus „Hansestadt“ sich verbindlicher und ausschließender Definition erfreuen würde; nicht einmal im Falle der Prinzipalstadt Osnabrück gibt die Klassifikation „Hansestadt“ auch nur annähernd die Ganzheit städtischer Agitation in der Vergangenheit wieder.¹⁶ Es muß berücksichtigt werden, daß der hansische Charakter für den Zeitgenossen weitaus weniger Bedeutung hatte, als ihm die Historiographie post festum zumißt.

Das Unterquartier als Gliederungseinheit auf territorialer Ebene

Nun wurde bereits festgestellt, daß der Begriff Quartier bzw. Unterquartier auch für die territorial definierte hansische Organisationseinheit benutzt wird. Flächendeckend mit „territorial bestimmten Unterquartieren“ sei der Raum der westfälischen Hanse überzogen, so das letzte Resümee.¹⁷

¹⁴ Nachweise im Einzelnen für diese gestufte Ordnung, die Gemeingut der hansischen Historiographie zu sein scheint, erübrigen sich.

¹⁵ B.-U. HERGEMÖLLER, Osnabrück im mittelalterlichen Hanseverband, in: FAHLBUSCH; HEMANN; HERGEMÖLLER, (wie Anm. 13), S. 11-63; F.W. HEMANN, Lemgos Handel und der hansische Verband in Spätmittelalter und Frühneuzeit, in: 800 Jahre Lemgo. Aspekte der Stadtgeschichte, Lemgo 1990, S. 189-238; FAHLBUSCH, Coesfeld, (wie Anm. 13); DERS., Dülmen in der hochstiftischen und hansischen Organisation im 15. und 16. Jahrhundert, in: Dülmener Heimatblätter 3-4/1985, S. 2-11; DERS., Die Außenbeziehungen der Stadt Paderborn im 15. Jahrhundert, in: WestZ 139/1989, S. 219-238, hier S. 231-234; DERS., Osnabrück, seine „Beistädte“ und die Theorie vom hansischen Unterquartier, in: HGbl 109/1991, S. 43-63.

¹⁶ HERGEMÖLLER, (wie Anm. 15), bes. S. 55 f. mit Anm. 195. Das Problem stellt sich ähnlich bei dem Etikett Reichsstadt: F.B. FAHLBUSCH, Städte und Königtum im frühen 15. Jahrhundert. Ein Beitrag zur Geschichte Sigmunds von Luxemburg, (Städteforschung, A 17), Köln-Wien 1983, S. 223-228; DERS., Artikel „Freie Städte“, in: LexMA IV, Sp. 895 f. jeweils mit weiterführender Literatur.

¹⁷ SCHOPPEMEYER, (wie Anm. 3), S. 83 f.

Hier ist trotz der begrenzten Zeit eine nähere Erläuterung am Beispiel nötig: Die Vertreter der Stadt Osnabrück gaben auf einer Drittelversammlung im Februar 1554 in Wesel an, daß auch Quakenbrück, Wiedenbrück, Fürstenau, Vörden, Melle und Iburg hansisch seien. Wie kamen sie zu dieser Feststellung? Im Jahre 1532, einen Monat nach dem Tode des Landesherrn und sechs Tage vor der Wahl eines neuen Bischofs waren alle stiftischen Städte erstmals zusammen aufgetreten, als sie sich mit dem Domkapitel und der Ritterschaft bündisch verbanden zur Bewahrung ihrer alten Rechte und zur gemeinsamen Abwehr von landesherrlichen Rechtsbrüchen. Diese städtische Gruppe stand den Osnabrücker Vertretern vor Augen, als sie auf Anforderung des Hansetages, nicht etwa aus eigenem Antrieb, diejenigen *kleine penachbarte stett* benannten, die auch hansisch sein sollten. Sie sahen sich zudem mit der Situation konfrontiert, daß andere Gesandte, so die von Wesel, ihre Angaben mit Stadtrechtsbezügen begründeten, andere alle landtagsfähigen Städte ihres Territoriums als hansisch beanspruchten, und so führten sie selber aus, *etliche stede, dye in deme Styfie Osnabrugge innen myt Houffarten und sunst angelegenen der Stadt Osnabrug freiheit und gerechticheid gebrauchten ... dye auch ... als anzisch under innen zu vertretten*. Diese Aussage erfolgte vorsichtig und sie folgte zeitlich nach den Angaben anderer Städte. Zudem: Die Hoffnung, über engere und vermehrte Bezüge zum hansischen Verband die eigene Position im Hochstift zu stärken, war zwar trügerisch, hatte aber handfeste Gründe, die in der territorialen, hier nicht näher auszuführenden Situation lagen. Mehrere Umstände führten also zur Osnabrücker Angabe; sie zeigen deutlich, daß aus diesem singulären Beleg kein hansisches Unterquartier konstruierbar ist, für die wenigen weiteren Osnabrücker Belege in dieser Sache gilt das Gleiche.¹⁸ In ahistorischer Weise könnte man sogar formulieren: Wenn Mindener Vertreter 1554 in Kassel anwesend gewesen wären, so wäre der Forschung auch ein Mindener Unterquartier, bestehend aus Lübbecke, Petershagen und Schlüsselburg, zugewachsen.

Festzuhalten bleibt: Die Delegierten 1554 argumentieren mit Stadtrechtsbezügen, mehr aber noch mit territorialen Zusammenhängen. Dies wird noch deutlicher, als 1611 Münster gegenüber Köln alle zwölf landtagsfähigen Städte des Hochstiftes mit eben der Begründung der Landtagsfähigkeit als *underm hensischen bund mitbegriffen* aufführt.¹⁹ Man muß also noch einen Schritt weitergehen: In Münster, wie in Paderborn und in den anderen Territorien, waren die sogenannten Unterquartiersformen aus territorialen Bedürfnissen entstanden; es hatten sich entsprechende Informations-, Kommunikations- und Beratungsformen gebildet; diese dienten territorialen Zwecken bevor und während sie auch für hansische Bedürfnisse benutzt wurden, und sie lebten immer noch, als der hansische Verband unbestritten nicht mehr bestand. Dieses Miteinander von Vorort und kleinen Städten in einem Territorium als hansische Organisation zu verstehen, bedeutet, einen Irrweg

¹⁸ Zu den weiteren Osnabrücker Belegen ausführlich FAHLBUSCH, Osnabrück, (wie Anm. 15).

¹⁹ J. NIESERT, Münsterische Urkundensammlung, Bd. III, Coesfeld 1829, Nr. 34. Diese stadtrechtsbezogene Argumentation hat auch VON WINTERFELD, (wie Anm. 2), allenthalben betont. Vgl. etwa auch WERNICKE, Die regionalen Bündnisse, (wie Anm. 5), S. 261: Rechtszug Kolberger Städte über Kolberg nach Greifswald.

zu beschreiten. Die Abrechnungen des Münsterer Gruithauses, um nur ein Beispiel zu nennen, vermischen in der Rubrik „Hansische Ausgaben“ völlig unbekümmert landesherrliche Steuern, hansische Tagfahrts- und Kontributionskosten, Notariats-, Kopisten- und Advokatengebühren, Botenlöhne und ähnliches. Gemeinsam ist diesen Ausgaben nur eins: Es sind auf die anderen Städte umlagefähige, von Münster vorgestreckte Ausgaben, die aus der Wahrnehmung städtischer Außenbeziehungen allgemein erwachsen. Dies belegt recht deutlich, daß die Zeitgenossen leider keinerlei Gespür für das Vorhandensein einer spezifisch hansischen Organisation in ihrem Territorium hatten.²⁰

Die Erinnerung an die prähansische Ostsiedlung blieb aber im Bewußtsein der westfälischen Bürger bestehen, wie auch die daraus entstandenen genealogischen und emotionalen Bindungen durchgehend gepflegt, aufgefrischt und durch die kommerziellen Beziehungen wachgehalten wurden, d.h., es existierte durchaus ein - noch näherer Erforschung harrendes - hansisches Bewußtsein.

Die genauere Betrachtung zeigt also, daß Westfalen keineswegs flächendeckend von Unterquartieren überzogen war. Bereits Georg Gudelius stellte 1928/1929 bei der Rezeption von Bernhard Niehues' Ergebnissen, als er das von Lemgo geführte Unterquartier zu entdecken suchte, enttäuscht fest: „Gerade am Fehlen dieser doch recht bedeutsamen Hansestadt wird die Schranke des Niehuesschen Schemas für Ostwestfalen deutlich“, wagte aber nicht, die Berechtigung von Niehues' Aufstellung zu bezweifeln.²¹ Zieht man nun die Parallele zwischen der Grafschaft Lippe und dem Hochstift Münster, stellt fest, daß in der Grafschaft ausreichend kleine Städte waren, um ein territoriales Unterquartier auch mit städtischer Masse zu füllen, sieht, daß genau dies aber nicht der Fall war, dann wird endgültig klar, daß die Vorgänge vermeintlicher hansischer Organisationsbildung wie in Münster so auch in Paderborn oder im Herzogtum Westfalen ein anderes Erklärungsmuster haben müssen: Die Erklärung liegt eben im Ausformungsgrad der jeweiligen landständischen Städtekurie. Zusammenfassend sei gesagt: Je ausgeprägter eine Städtekurie in organisatorischer Form wie politischer Wirkung war, desto hansischer war das Unterquartier, d.h., umso mehr Belege sind vorhanden, die die Späteren im Sinne der Unterquartierstheorie zu Unrecht benutzten. Entsprechend steht diese Belegzahl in direkter Beziehung dazu, ob und wie intensiv im betreffenden Territorium bündische Verbindungen der Stände bzw. der Städtekuriemitglieder untereinander stattgefunden hatten.

In Lippe z.B. spielte die Städtekurie eben keine Rolle, ergo gibt es keine Hinweise, die sich für die Unterquartierstheorie vereinnahmen lassen; ebenso stellte im wesentlichen Osnabrück allein die städteständische Vertretung im Hochstift dar.²² Zieht man die Rolle der Städtekurie im Hochstift Hildesheim zum Vergleich

²⁰ FAHLBUSCH, Die Außenbeziehungen, (wie Anm. 15), S. 233 mit Anm. 78.

²¹ G. GUDELIUS, Lemgo als westfälische Hansestadt, Diss. phil. Münster 1929, S. 32-34, Zitat: S. 34. Dazu jetzt HEMANN, (wie Anm. 15), bes. S. 222-227.

²² Dem widerspricht keineswegs der Beleg von 1557 für Lemgo: Lemgo fordert in Lübeck für seine unterhörigen Städte, Flecken und Dörfer Abschriften der Privilegien an: Es handelt sich um einen Versuch, den hansischen Verband und die eigene Rolle in demselben im Ringen mit dem eigenen Stadtherm nutzbar zu machen. Vgl. mit nicht vollständiger, aber zusätzlicher Begründung HEMANN,

heran, dann zeigt sich das nämliche Bild: Es gab kein hansisches Unterquartier, weil es keine ausreichend ausgeprägten und verfestigten Organisationsformen der Städtekurie gab. An dieser Stelle ist deutlich geworden, daß auch das territorial bestimmte Quartier bzw. Unterquartier nicht hansischen Ursprungs ist, sondern in dieser Eigenschaft nur historiographisches Postulat, das in travezentrischer Sicht landständische Bedingtheiten mißdeutete. Wendet man die vorhergehende Erkenntnis auf das sogenannte Doppelquartier von Hamm und Unna an, bezieht also die spätestens seit dem frühen 15. Jh. vorhandenen Formen der Städtekurie wie auch die weitere bündische Verflochtenheit beider Städte mit ein, dann löst sich ein „hansisches Doppelquartier“ in Luft auf.²³

Mithin: Man darf auch die dritte Ebene des hierarchischen Hanseaufbaus insoweit in Zweifel ziehen, als die Rolle der sogenannten kleinen Städte im Rahmen territorialer Hansezugehörigkeit differenzierter zu erklären ist. Damit soll keineswegs geleugnet werden, daß die Altvorderen in ihrem bedauerlichen Mangel an Verständnis für strenge Ressortpolitik selber den Grund für die gelehrten, aber wirklichkeitsfernen Erklärungsmodelle der späteren Historiker legten.

Schlußfolgerungen

Da die landständisch vertretenen Städte im Regelfall auch untereinander einständisch und darüber hinaus gleichzeitig mehrständisch bündisch organisiert waren, leuchtet es ein, daß die Fortführung meiner Argumentation direkt zur Frage des Verhältnisses von hansischem Verband zu territorialen und regionalen bündischen Organisationsformen hinführt. Matthias Puhle ist am Beispiel Braunschweigs eine saubere Trennung zwischen hansischem Verband, hansischer Tohopesate und regionalem Städtebund, dem für die Organisation des hansischen Teilraumes weit mehr Bedeutung als dem Verband selber zukommt, gelungen, wobei er klar und einleuchtend die unbestrittenen Wechselwirkungen betont.²⁴ Keineswegs wird hier also „ein Gegensatz der Regionalbünde zur Städtehanse“ konstruiert, wie Horst Wernicke meint, der die regionalen (und es ist zu ergänzen, die territorialen) Bünde „direkt dem Hansetag“ unterstellt²⁵, sondern es wird das Eigengewicht, auch das Eigeninteresse regionaler Formen gegenüber einem primär wirtschaftlich agieren-

(wie Anm. 15), S. 223, mit den nötigen Nachweisen in Anm. 215. Ähnliche Vorgänge etwas später auch in Paderborn: Dazu H. SCHOPPMAYER, Paderborn als Hansestadt, in: *WestZ* 120/1970, S. 313-376, hier S. 367-370.

²³ Bes. die Belege zu 1419 und 1426 sind zu beachten. VON WINTERFELD, (wie Anm. 2), S. 312 f.; R. LÜDICKE, Unna, (Die Stadtrechte der Grafschaft Mark 3. Westfälische Stadtrechte I, 3), Münster 1930, S. 5 u.ö.; vgl. H.J. BEHR, in: *Köln Westfalen* 1180 - 1980, S. 252; vgl. HR III, 7, Nr. 108, 113: Es wird regelmäßig übersehen, daß Unna, Hamm und Lippstadt als märkische Städteinheit zu sehen sind.

²⁴ M. PUHLE, Die Politik der Stadt Braunschweig innerhalb des Sächsischen Städtebundes und der Hanse im späten Mittelalter, (Braunschweiger Werkstücke, A 20), Braunschweig 1985; vgl. EH-BRECHT, (wie Anm. 2), S. 258 f. (These 7).

²⁵ WERNICKE, Städtehanse, (wie Anm. 5); DERS., Die regionalen Bündnisse, (wie Anm. 5), S. 244 f.; Zitat: a.a.O., S. 245.

den Zweckverband herausgestellt.²⁶ Auf dem Historikertag 1990 ging noch einmal Volker Henn dieser Frage nach²⁷, so daß sich nähere Ausführungen dazu hier erübrigen.

Zusammenfassend ist festzustellen:

1. Das Konstrukt eines Unterquartiers im Sinne einer Binnendifferenzierung in einem Territorium führte die Forschung lange in die Irre und verstellte den Blick auf landständig zu begründende Gliederungsformen. Sich mit diesem Verständnis des Unterquartiers noch näher zu befassen, ist, aus hansischer Sicht, inzwischen überflüssig.

2. Funktion, Ausformung und Bedeutung des Quartiers als territorialer Organisationseinheit sind unter dem Blickwinkel, daß die Beziehungen zum hansischen Verband nur eine - in Westfalen nie die wichtigste - Komponente städtischer Außenbeziehungen darstellten, neu zu gewichten.²⁸

3. Uneingeschränkt ist zuzustimmen, wenn Wilfried Ehbrecht ausführt, daß die „Frage, ob nun die einzelne Kleinstadt als Hansestadt angesehen werden kann und welchem Unterquartier sie zuzuordnen ist, angesichts der Breite und Tiefe hansischer Forschungsprobleme doch nur marginal“ ist.²⁹

4. Daraus folgt: Zugehörigkeit und Teilhabe am hansischen Verband sind nach anderen als rechtlich-formalen Kriterien zu fassen, nämlich nach dem Grad der Privilegiennutzung und der Teilhabe an Warenproduktion und -distribution im hansischen Wirtschaftsgebiet. Hier allerdings steht die Forschung noch in ihren Anfängen.³⁰

5. Das auch im 16. Jh. im Binnenland unzweifelhaft vorhandene Hansebewußtsein resultierte primär aus der Erinnerung an Siedlungsbewegungen und frühe Fernhandelsbeziehungen, hat also prähanische Wurzeln, deren Blüten durch die familiären und kommerziellen, die Zeit seit dem 12. Jh. überdauernden Beziehungen gepflogen wurden. Das daraus entstandene interurbane Kaufmannsfamiliengeflecht ist mittels prosopographischer Forschung herauszupräparieren. Das Ergebnis dürfte

²⁶ Dazu H. STOOB, *Die Hanse und Europa bis zum Aufgang der Neuzeit*, in: *Festschrift für Heinz GOLLWITZER*, hg. v. H. DOLLINGER u.a., Münster 1982, S. 1-17 mit weiterführender Literatur.

²⁷ V. HENN, *Städtebünde und regionale Identitäten im hansischen Raum*, in: *Regionale Identität und soziale Gruppen im deutschen Mittelalter*, hg. v. P. MORAW, Berlin 1992, S. 41-64.

²⁸ In diesem Zusammenhang ist die Auffassung H. Wernicke von der Hanse als überregionaler ständischer (= städtischer) Interessenvertretung zu prüfen. H. WERNICKE, *Städtehanse und Stände im Norden des Deutschen Reiches zum Ausgang des Spätmittelalters*, in: *Der Ost- und Nordseeraum ...*, hg. v. K. FRITZE u.a., (Hansische Studien VII= AbhHdlSozialG, Bd. 25), Weimar 1986, S. 190-208. Zu städtischen Außenbeziehungen grundsätzlich: FAHLBUSCH, *Die Außenbeziehungen*, (wie Anm. 15), S. 221 f. mit den dort gegebenen Nachweisen.

²⁹ EHBRECHT, (wie Anm. 2), S. 256 (These 1).

³⁰ Vgl. a.a.O., S. 256-258 (Thesen 2-5), mit Hinweis auf eine paradigmatische Studie für Soest: E. DOESSELER, *Soest auswärtige Beziehungen im hansischen Raum*, Teil 1, in: *Soester Zeitschrift* 100/1988. Siehe dazu jetzt die Ausführungen von H. BÖCKER in diesem Band.

unmittelbar zum Kern der Antwort auf die Frage, was denn die Hanse wirklich war, führen.³¹

³¹ Ein erster Versuch in dieser Richtung: F.B. FAHLBUSCH, Bemerkungen zur Führungsgruppe des hansischen Verbandes 1560-1572, in: *Recht, Verfassung und Verwaltung in der frühneuzeitlichen Stadt*, hg. v. M. STOLLEIS, (Städteforschung, A 31), Köln-Wien 1991, S. 63-89.

Gast oder Bürger? Zur rechtlichen Stellung des deutschen Kaufmanns im mittelalterlichen Schweden

GÖRAN DAHLBÄCK

In der Mitte des 14. Jh.s, während der Regierungszeit Magnus Erikssons, wurde der schwedischen Gesellschaft ein einheitliches Rechtssystem gegeben. Um 1350 wurde zuerst ein allgemeines, für sämtliche Landschaften gültiges Landesgesetz promulgiert, und kurz danach wurde ein für die schwedischen Städte vorgesehenes, aber mit speziellem Blick auf Stockholm geschriebenes Stadtrecht ausgearbeitet. In der einleitenden Abteilung des Stadtrechts, dem sogenannten *konungsbalken* (Recht des Königs), wurde die Verwaltungsform der Stadt reguliert. Im ersten Paragraphen wurde vorgeschrieben, an welchem Tag des Jahres die Bürgermeister und die übrigen Mitglieder des Stadtrates gewählt werden sollten. Der zweite Paragraph legte ihre Anzahl fest. Er lautet in deutscher Übersetzung:¹

Es soll insgesamt sechs Bürgermeister geben, drei schwedische und drei deutsche, und zwei sollen jedes Jahr amtieren. Der Rat soll aus dreißig Mitgliedern bestehen, eine Hälfte sollen Schweden, die andere Deutsche sein. Als schwedischer Bürgermeister oder Ratsherr soll gelten, wer einen schwedischen Vater hat; seine Mutter kann schwedisch oder deutsch sein. Derjenige soll als deutscher Bürgermeister oder Ratsherr gelten, dessen Vater Deutscher ist; seine Mutter kann deutsch oder schwedisch sein. Niemals soll es zwischen Deutschen und Schweden anders verteilt werden. Jedes Jahr sollen zehn Ratsherren, fünf schwedische und fünf deutsche, amtieren. [...] Eine Stadt, die keine ausreichende Zahl solcher Männer hat, darf weniger wählen. Ist es so, daß die Deutschen weniger als die Schweden sind, dann kann die Stadt die leeren Plätze mit Schweden füllen. Deutsche können niemals den Platz von Schweden einnehmen, wenn es nicht genügend Schweden gibt. Dann müssen die Zahlen ausgeglichen werden (d.h. die Anzahl der Deutschen darf niemals die Zahl der Schweden übersteigen).

Im Anschluß an diesen Paragraphen muß auch der sechste Paragraph erwähnt werden, in dem vorgeschrieben wurde, daß der Stadtschreiber immer Schwede und nie Ausländer sein sollte. Die Stadtbücher sollten also dem Stadtrecht nach auf Schwedisch geschrieben werden.

Diese Bestimmungen des schwedischen Stadtrechts um 1350 zeigen also, was wir natürlich auch aus anderen Quellen wissen: In den schwedischen Städten gab

¹ Magnus Erikssons stadslag i nusvensk tolkning, hg. v. Å. HOLMBÄCK; E. WESSEN, Stockholm 1966, S. 3 f.

es deutsche Bevölkerungsgruppen, die zahlenmäßig, sozial und ökonomisch hervorragend genug waren, um ihren Anspruch auf Teilnahme in der Stadtverwaltung geltend machen zu können. Diese Gruppe war so einflußreich, daß der König sich dazu gezwungen sah, die Paragraphen in einer Weise zu formulieren, die verhindern sollte, daß die Schweden in die Minderheit kämen und die Verwaltungssprache Deutsch würde.

Wenn wir die Geschichte der mittelalterlichen schwedischen Städte im 14. und 15. Jh. genauer verfolgen, wird deutlich, daß es in fast jeder Stadt eine Gruppe von Deutschen gab, die aus Kaufleuten und Handwerkern in den sogenannten höheren Ämtern sowie Goldschmieden, Taschenmachern, feinen Schneidern und Schuhmachern bestand. Die deutsche Bevölkerungsgruppe war besonders groß und einflußreich in den Küstenstädten entlang der Ostsee wie Kalmar, Söderköping, Stockholm, Åbo und Viborg. In einigen von den Binnenstädten lebten Deutsche in geringerer Zahl, wie z.B. in Arboga, Köping und Örebrö, während sie in anderen, besonders kleineren Städten fast völlig fehlten.

Wie lange es bereits eine deutsche Einwanderung nach Schweden gab, kann nicht genau festgestellt werden. Es ist aber kein Problem, eine Anfangsperiode ungefähr abzugrenzen. Der Terminus post quem ist die Gründung der deutschen Stadt Lübeck um 1160, der Terminus ante quem ist durch einen Vertrag gesetzt, den der schwedische Reichsverweser Birger Jarl um 1250 mit der Stadt Lübeck abschloß und in dem die rechtliche Stellung der Deutschen, oder genauer der Lübecker, in Schweden reguliert wurde.²

Das Privileg Birger Jarls, wie auch der Gesamtkomplex deutsch-schwedischer Beziehungen im Mittelalter, ist natürlich schon oft in der Forschung behandelt worden. Es genügt, Namen wie Wilhelm Koppe und Erich Weinauge aus Deutschland und Nils Ahnlund, Adolf Schück und Kjell Kumlien aus Schweden zu nennen.³

Das Privileg Birger Jarls ist leider undatiert, aber es muß wahrscheinlich auf den Anfang der fünfziger Jahre des 13. Jh.s zurückgeführt werden. Die Verhandlungen wurden durch eine schwedische, von einem Konflikt über Seeräuber verursachte, Botschaft nach Lübeck eingeleitet, und dann durch einen, namentlich nicht erwähnten, lübischen Unterhändler in Schweden fortgesetzt. In Anwesenheit dieses Unterhändlers hat Birger Jarl ein älteres, nicht überliefertes Privileg, das zwischen König Knut Eriksson und dem Herzog Heinrich dem Löwen abgeschlossen worden war, vorlesen lassen, und es dann bekräftigt, ohne jedoch die alten Bestimmungen zu präzisieren. In seinem eigenen Privileg schrieb er folgendes vor:

² Sveriges traktater med främmande makter, Bd. 1, hg. v. O.S. RYDBERG, Stockholm 1877, S. 197 ff. Das Traktat wurde einige Jahre später von Birger Jarl bestätigt: a.a.O., S. 231 ff.

³ Siehe z.B. W. KOPPE, Lübeck-Stockholmer Handelsgeschichte im 14. Jahrhundert, Neumünster 1933; E. WEINAUGE, Die deutsche Bevölkerung im mittelalterlichen Schweden, Leipzig 1942; N. AHLUND, Svenskt och tyskt i Stockholms äldre historia, in: Historisk Tidskrift 1929; DERS., Stockholms historia före Gustav Vasa, Stockholm 1953; A. SCHÜCK, Studier rörande det svenska stadsväsendets uppkomst och äldsta utveckling, Uppsala 1926; DERS., Die deutsche Einwanderung in das mittelalterliche Schweden und ihre kommerziellen und sozialen Folgen, in: HGBll 55/1930, S. 67-89.

1. Lübecker, die mit Waren nach Schweden kämen, sollten von Abgabe und Zoll befreit sein - *a tributo et theloneo quolibet esse liberos et exemptos* - aber diejenigen, die länger blieben und im Lande zu wohnen wünschten - *qui de vestra civitate moram nobiscum facere voluerint et in regno nostro habitare* - sollten den Gesetzen des Landes folgen und ihnen unterworfen sein - *patrie nostre legibus utantur et ragantur* - und sollten „Schweden“ genannt werden - *Swevi de cetero appellentur*. Dasselbe sollte, so hoffte der Jarl, für die Schweden, die Lübeck besuchten, gelten.

2. Ein Lübecker, der von einem Schweden belästigt wurde, konnte Genugtuung nach den schwedischen Gesetzen beim Jarl fordern und erhalten. (Auch dieser Paragraph dürfte reziprok gewesen sein.)

3. Der Jarl versprach, alle weiteren Bestimmungen einzuhalten, die seine Vorfahren in ihren Privilegien anerkannt hatten. Dies gelte sowohl für die Eisenprobe als auch für die Strafe für den Fall, daß man mit einer Frau schlafe, ohne mit ihr verheiratet zu sein.

4. Der Jarl erklärte sich zum Schluß bereit, gegen diejenigen vorzugehen, die durch Räuberei und Plünderung versuchten, den Frieden zu stören. Er erwartete dasselbe von den Lübeckern.

Es ist unmöglich, eindeutig festzustellen, was in dem alten Privileg schon versprochen und was in dem Privileg von Birger Jarl neu war. Kjell Kumlien, der diese Frage am eingehendsten diskutiert hat⁴, endet in seiner Diskussion mit der Annahme, daß die Paragraphen über die Zollfreiheit, die Eisenprobe und den außerehelichen Beischlaf aus dem alten Privileg übernommen worden seien und auch der Paragraph über die Möglichkeit, Recht beim Jarl zu suchen, möglicherweise älteren Datums sei. Die Vorschrift aber, daß die Lübecker, die in Schweden wohnen wollten, auch schwedischen Gesetzen folgen müßten, sei wahrscheinlich neu. Die letzte, und für das vorliegende Thema wichtigste, Vorschrift stammt aus den Jahren um 1250. Dies folgt, meint Kumlien - und ich bin überzeugt, daß er darin recht hat - aus der politisch-ökonomischen Situation der Mitte des 13. Jh.s - einer Situation, die vermutlich die eigentliche Veranlassung für die Erteilung des Privilegs bot.

Wie so oft in der mittelalterlichen Geschichte ist es nicht möglich, in einer Diskussion über die Fragen „warum“, „für wen“, „mit welcher Absicht“ etc. zu einer endgültigen Entscheidung zu kommen. Das eine Argument scheint fast so logisch und berechtigt wie das andere, und die Antworten eines Forschers hängen vielleicht mehr mit seiner persönlichen Überzeugung als mit neuen Methoden zusammen. Die folgende ist also meine, durch die Arbeit mit der Geschichte des mittelalterlichen Stockholm gewachsene Auffassung, eine Auffassung, die übrigens derjenigen von Kumlien und Ahnlund recht nahe steht.

Die Jahrzehnte um 1250 waren in Schweden eine dynamische Periode. Der Schwerpunkt des Reiches, sowohl politisch als auch ökonomisch gesehen, verschob sich von Südschweden - Väster- und Östergötland - nach Mittelschweden -

⁴ K. KUMLIEN, Sverige och hanseaterna, Studier i svensk utrikeshandel och politik, (Kungliga Vitterhets- och Antikvitets Akademiens Handlingar, Bd. 86), Stockholm 1953, S. 87-106, speziell S. 92-97.

also in die Provinzen um den Mälarsee. Für diese Verlagerung gab es wahrscheinlich mehrere Ursachen, aber am wichtigsten war sicherlich die europäische, und durch die lübschen Kaufleute kanalisierte, Nachfrage nach schwedischem Eisen und Kupfer. Diese Nachfrage steigerte die ökonomische Bedeutung des Gebietes in Schweden, in dem das Erz zu finden war und bearbeitet und vermittelt wurde, also der Landschaften um den Mälarsee. Sie lockten auch „Entrepreneurs“ - Financiers und Kaufleute - dorthin, die versuchten, das Geschäft zu monopolisieren.

Für die schwedische Krone, oder besser für den, der die Krone vertrat und die politische Macht in Schweden erstrebte, wurde es wichtig, den schnellen ökonomischen Prozeß unter seine Kontrolle zu bringen. Birger Jarl mußte deshalb in den vierziger und fünfziger Jahren des 13. Jh.s verhindern, daß seine Standesgenossen, die in diesem Gebiet des Landes ihren Schwerpunkt hatten, durch einen lohnenden Handel mit Eisen, Kupfer und Getreide mit den Deutschen ein ökonomisches und dadurch ein politisches Übergewicht gewannen. Außerdem mußte er versuchen, den Einfluß und wohl auch die Einwanderung der deutschen Kaufleute in kontrollierbare Bahnen zu lenken.

Mit den politischen Mitteln, die zu dieser Zeit einem Regenten zur Verfügung standen, war es nur natürlich zu versuchen, das ökonomisch-politische Problem Schwedens durch den Abschluß eines Vertrages zu lösen. Diese Lösung dürfte für die Lübecker - die offensichtlich die deutschen Hauptinteressenten am schwedischen Metallhandel waren - sehr anziehend gewesen sein, da sie durch den Vertrag eine neue oder bestätigte Zollfreiheit bekommen konnten, und da sie gleichzeitig - was zwar im Vertrag nicht aufgeführt wird, aber aus der folgenden Entwicklung hervorgeht - den Handel an einem Platz, Stockholm, konzentrieren konnten. So eine Konzentration, wie schon in Bergen für den norwegischen Fischhandel, war für die Deutschen vorteilhaft, da sie dann nicht mit ihren großen Koggen in das enge Mälarseegewässer, das zu dieser Zeit durch einen immer stärker werdenden Wasserfall abgegrenzt wurde, zu fahren brauchten, um dort mehrere verschiedene Häfen anzulaufen. Der auf einen Stapelplatz wie Stockholm konzentrierte Handel konnte ihnen vielleicht noch eine zusätzliche Reise von Lübeck nach Stockholm und zurück in einer Saison ermöglichen.

Für den Jarl dürften, falls der Vertrag wie hier, mit dem Aufblühen oder der Gründung Stockholms gekoppelt wurde, folgende Gründe ausschlaggebend für seinen Abschluß gewesen sein: Durch die Konzentration des Metallhandels an einem Ort war eine gute Aufsicht gegeben, eine Aufsicht, die es ihm ermöglichte, sowohl Einkünfte aus dem Handel zu ziehen, als auch - was wahrscheinlich wichtiger war - die ökonomischen Aktivitäten seiner Standesgenossen und der Deutschen zu kontrollieren. Aber er konnte durch die in den Vertrag eingefügte Vorschrift, daß die Lübecker unter den Gesetzen des Landes leben und Schweden genannt werden sollten, also schwedische Mitbürger wären, auch ein anderes Problem lösen oder wenigstens versuchen, es zu lösen - die Integration Deutscher in das schwedische Reich.

Es gab in dieser Zeit im nordischen Raum offensichtlich drei verschiedene Wege, fremde handelstreibende Elemente in die Gesellschaft aufzunehmen.

Der eine Weg war der, der z.B. in Bergen bzw. in Novgorod beschritten wurde, die Deutschen als Gäste anzusehen, die in den Ort kamen, um während einer kürzeren Zeit Handel zu treiben, ohne zum integrierten Element im Leben der Stadt zu werden. Die deutschen Kontore dort entwickelten sich allmählich zu „einer Stadt in der Stadt“.

Zum anderen gab es die in den ostbaltischen Städten üblich werdende Möglichkeit, daß die Deutschen an einer älteren Stadt eine neue anlegten oder diese wiederbelebten und sie in allen Aspekten „deutsch“ und von dem Landesherrn fast unabhängig machten.

Der dritte Weg schließlich war derjenige, den Birger Jarl verfolgte, als er vorschrieb, daß die Lübecker, die in Schweden wohnen wollten, schwedische Mitbürger werden müßten. Dadurch hat die schwedische Krone zwar akzeptiert - oder vielleicht eher befördert -, daß deutsche Kaufleute und Handwerker sich im schwedischen Reich niederließen, behielt sich aber selbst vor, durch die Gesetze eine Kontrolle über diese neue Bevölkerungsgruppe auszuüben und sie zur Integration in die schwedische Bevölkerung zu zwingen. Auch auf diesem Wege gab es in den folgenden Jahrhunderten natürlich Platz für wirkliche Gäste, also Handelsleute, die sich nur kurzzeitig, meist während einer Handelssaison, in den Städten aufhielten. Diese Gäste, die meistens auch Deutsche waren, stellten in den schwedischen Städten eigentlich niemals ein Problem dar, da die beiden seßhaften Bürgergruppen, Deutsche und Schweden, ein gemeinsames Interesse daran hatten, daß diese Gäste wirklich nicht mehr als Gäste wurden.⁵

Der dritte Weg, den der Vertrag Birger Jarls beschrieb, war wohl mehr ein Programm, eine Norm, als eine Realität. Was daraus wurde, hing von der jeweiligen politischen und ökonomischen Entwicklung ab. War die königliche Macht stark genug, so konnte die Krone einigermaßen die Kontrolle behalten. War die Krone schwach, erhöhte sich das Risiko, daß auch die schwedischen Städte - wie Reval und Riga - deutsch wurden.

Die 250 Jahre nach dem Vertragsabschluß haben Schwankungen zwischen diesen beiden Polen gezeigt. Anfangs, unter Birger Jarl und seinem Nachfolger und Sohn, Magnus Ladulås, war die Regierungsmacht verhältnismäßig stark. Ein Ausdruck dieser Stärke ist die bedeutende Stellung des Vogtes in der schwedischen Stadtverwaltung. Seine Anwesenheit war eine Voraussetzung für die Rechtsfähigkeit der Bürgerversammlung und später des Stadtrates, der nach norddeutschem Vorbild in den achtziger und neunziger Jahren des 13. Jh.s in den schwedischen Städten eingeführt worden war.

Trotz der recht wenigen Personennamen und konkreten Handelsaktivitäten, die wir aus dem Jahrhundert zwischen 1250-1350 kennen, wissen wir, daß die deutsche Bevölkerungsgruppe eine führende Rolle in den Küstenstädten und speziell in Kalmar und Stockholm spielte, aber auch, daß sie kein Monopol im Handel und in der Verwaltung innehatte. Einzelne Angaben aus Stockholm machen es wahr-

⁵ Siehe z.B. den Artikel „Gäste“ in: Kulturhistoriskt lexikon för nordisk medeltid, Bd. 5, Kopenhagen 1960, Sp. 694.

scheinlich, daß es dort schon in der ersten Hälfte des 14. Jh.s gleichzeitig deutsche und schwedische Bürgermeister und Ratmänner gab.

Die zu Beginn des Aufsatzes angeführten Paragraphen aus dem Stadtrecht Magnus Erikssons zeigen, daß der König noch um 1350 stark genug war, auf seinen Bestrebungen nach Integration der Deutschen und dem Gleichgewicht zwischen beiden Nationalitäten zu bestehen. Es gab aber offensichtlich die Gefahr einer deutschen Dominanz, da vorgeschrieben werden mußte, daß schwedische Vakanzen niemals mit deutschen Bürgern gefüllt werden durften, und daß die Stadtbücher und andere Akten auf Schwedisch geschrieben werden sollten.

Die Nationalitätsparagraphen des Stadtrechts waren naturgemäß auch ein Programm, dessen Erfüllung von den politischen Aktualitäten abhing. Weniger als zwanzig Jahre nach der Ausarbeitung des Rechts hatten sich die Verhältnisse stark zum Vorteil der Deutschen verschoben. Magnus Eriksson war nach Norwegen vertrieben worden, sein Schwestersonn, Albrecht von Mecklenburg, saß auf dem schwedischen Thron, sein Schwager, der Vater Albrechts, war der starke Mann, und deutsche Ritter waren auf vielen königlichen Burgen und Schlössern eingesetzt. Diese Situation gab natürlich der deutschen Bevölkerung in den Städten die Möglichkeit, sich stärker zu entfalten. Dies galt speziell für Kalmar und Stockholm. Kalmar, das schon früher stark germanisiert war, wurde in der zweiten Hälfte des 14. Jh.s zu einer fast völlig deutschen Stadt, in der auch die Stadtbücher dem Gesetz zuwider auf Deutsch geführt wurden. In Stockholm wuchs der deutsche Einfluß sehr stark, die Nationalitätengrenzen im Rat wurden nicht gehalten, die Stadt schloß sich zeitweise auch formell der Hanse an und nationale Auseinandersetzungen kamen wenigstens einmal - um 1390 - zum gewaltsamen Ausbruch.⁶

Nach der Machtübernahme von Margarethe von Dänemark und Erich von Pommern ist der deutsche Einfluß wieder zurückgedrängt worden, und sowohl in Stockholm als auch in Kalmar, jenen Städten, in denen die Quellenverhältnisse am besten sind, existierte von den dreißiger Jahren des 15. Jh.s an ein annäherndes Gleichgewicht zwischen den beiden Bevölkerungsgruppen im Sinne des Stadtrechts. Vierzig Jahre später endete die Entwicklung mit einem, formal gesehen, schwedischen Sieg. Der Reichsrat hob nach dem Sieg der schwedisch-nationalen Kräfte über die Unionsanhänger in der Schlacht am Brunkeberg außerhalb Stockholms (1471) den Nationalitätenparagraphen im geltenden Recht auf, und es wurde nun vorgeschrieben, daß *jede Stadt von dieser Zeit an nur von schwedisch geborenen Männern verwaltet und regiert werden soll*. Damit war der deutsche Einfluß in den schwedischen Städten natürlich nicht zu Ende, aber diejenigen Deutschen, die nicht völlig assimiliert worden waren, hatten ihre politische Sonderstellung und damit auch ihre ökonomische Vorrangstellung verloren. Die allgemeine wirtschaftliche und politische Entwicklung im Ostseeraum schuf später nie mehr eine Möglichkeit, die deutsche Dominanz in den schwedischen Städten wiederherzustellen.

⁶ K. KUMLIEN, Kåpplingemorden, in: Sankt Eriks årsbok 1947, S. 21-48; A. HEYDE, Kåpplingemorden år 1389 - ett 600-årsminne, in: Sankt Eriks årsbok 1989, S. 9-28.

Die Rechtsstellung der Deutschen in Bergen während des Mittelalters

KNUT HELLE

Im Laufe des 12. Jh.s entwickelte sich die Stadt Bergen zur Ausfuhrzentrale für Erzeugnisse aus Nord- und Westnorwegen und den von Norwegen kolonisierten Inseln des westlichen Meeres: Island, Grönland, den Färöern, Shetland und den Orkneys. Vor allem war es der getrocknete Stockfisch, das erste wirkliche Massengut im norwegischen Außenhandel, der Bergen zur ersten nordischen Handelsstadt von internationaler Bedeutung machte. Im Laufe des 13. Jh.s erhielt die Stadt ein förmliches Monopol als Stapelplatz für den ausländischen Handel mit dem nördlichen Norwegen und den sogenannten „Schatzländern“ im Westen.

Bergens kommerzielle Entwicklung stand in enger Wechselwirkung mit der Entwicklung der Stadt zum administrativen Zentrum für Kirche und Königtum: Die Stadt war Bischofssitz und wurde im 13. Jh. die erste wirkliche Reichshauptstadt Norwegens. Als königliche Residenz verlor sie während der nordischen Union von 1319 an Bedeutung. Bergen blieb jedoch das ganze Mittelalter hindurch die größte und wichtigste Stadt des Reiches und königliches Administrationszentrum für West- und Nordnorwegen mit den Schatzländern.¹

Nach zeitgenössischen Berichten war Bergen schon am Ende des 12. Jh.s nicht nur mit Stockfisch *vollgepackt*, sondern auch mit Ausländern aus den Nord- und Ostseegebieten, die in die Stadt gekommen waren, um den Fisch zu holen. Unter den Fremden stachen Engländer und Wein importierende Deutsche aus dem Nordseeraum hervor.² Die Entwicklung im weiteren Verlauf des 13. Jh.s wurde durch eine zunehmende Tätigkeit von deutschen Kaufleuten - vorrangig von der Ostseeküste, mit den Lübeckern an der Spitze - geprägt.

Ursprünglich kamen die Deutschen nur während der sommerlichen Segelsaison nach Bergen. Sie kauften und verkauften dort ihre Waren und schifften sich dann wieder ein. Solche Gäste oder *hospites* gab es während des ganzen Mittelalters. In den fünfziger Jahren des 13. Jh.s hören wir aber auch davon, daß einzelne Deutsche anfangen, sich den Winter über in der Stadt aufzuhalten.³

¹ K. HELLE, *Kongssete og kjøpstad. Fra opphavet til 1536*, (Bergen bys historie, Bd. 1), Bergen 1982.

² *Sverris saga etter Cod. AM 327 4°*, hg. v. G. INDREBØ, Kristiania 1820, S. 110; *Scriptores minores historiae Daciae medii aevi*, hg. v. M.C. GERTZ, Kopenhagen 1922, S. 475 f.

³ DN I, Nr. 122.

Das norwegische Königtum betrieb in Bezug auf die Rechte der Deutschen gegenüber den einheimischen Norwegern anfangs grundsätzlich eine Politik der Gleichberechtigung. In seinem Friedensvertrag mit der Stadt Lübeck aus dem Jahre 1250 legte König Håkon IV. Håkonsson fest, daß die Lübecker in Zukunft ungehindert nach Norwegen segeln und dort handeln können sollten.⁴ Als auf der anderen Seite einige von den deutschen Wintersitzern in Bergen um 1259 den Kirchenzehnt nicht entrichten wollten, entschied derselbe König, daß sie den Zehnt zu bezahlen und andere Lasten zu tragen hätten, wenn sie, wie norwegische Stadtbewohner, Stadthöfe auf Jahresfrist mieteten.⁵

Im Jahre 1276 erschien König Magnus VI. Håkonssons allgemeines Stadtrecht, das in erster Linie die Verhältnisse in Bergen berücksichtigte. Es setzte ohne jede Einschränkung voraus, daß Ausländer Stadthöfe besitzen oder mieten und über den Winter in der Stadt bleiben konnten. Wenn sie ständig in der Stadt wohnten, sollten sie den norwegischen Stadtbewohnern in Rechten und Pflichten ebenbürtig sein. Die fremden Sommergäste wurden den vorübergehend in der Stadt weilenden Norwegern insofern gleichgestellt, als beide Gruppen dazu verpflichtet waren, sich nach drei Nächten in der Stadt am sogenannten *Schiffsziehen* zu beteiligen.⁶

Auf deutscher Seite herrschte nach Inkrafttreten des Stadtrechts von 1276 Unzufriedenheit mit den Verhältnissen in Bergen und im übrigen Norwegen. Einerseits war man der Auffassung, daß den Deutschen in Norwegen nicht in ausreichendem Maße Rechtsschutz gewährt wurde, andererseits waren die deutschen Gäste nicht willens, sich gleichberechtigt mit den einheimischen Besuchern in Bergen die öffentlichen Bürden zu teilen. Wegen ihrer wirtschaftlichen Bedeutung für Stadt und Reich und durch die Unterstützung der von Lübeck geleiteten wendischen Städte, gelang es ihnen in den folgenden zwei Jahrzehnten, gewisse Erleichterungen und Sonderrechte gegenüber dem norwegischen Recht zu erreichen.⁷

Die erste Stufe in der Entwicklung eines besonderen deutschen Gastrechts waren im Jahre 1278 die „Immunitäten“, die König Magnus allen besuchenden Kaufleuten deutscher Zunge in Norwegen gewährte.⁸ Als König Erik Magnusson im Jahre 1294 den Gästen aus den wendisch-pommerschen und anderen deutschen Städten Erweiterungen früher gewährter Privilegien zugestand⁹, hatten die Deutschen in Bergen im Prinzip die Rechtsstellung erreicht, auf die sich die Hansen später immer beriefen. Es ist deshalb wichtig festzustellen, welche Rechte sie nach 1294 in der Hauptsache genossen:

1. Es war den deutschen Kaufleuten gestattet, in norwegischen Städten, der einheimischen Bevölkerung gleichgestellt, ungehindert Handel zu treiben. Es war ihnen aber nicht erlaubt, in den Landdistrikten zu kaufen und zu verkaufen, da die

⁴ LUB I, Nr. 157.

⁵ DN I, Nr. 122.

⁶ NGL I, 2, S. 201, 203, 249, 251 f.

⁷ HELLE, (wie Anm. 1), S. 378-385, 475-479.

⁸ LUB I, Nr. 398.

⁹ HUB I, Nr. 1144-1150; vgl. Nr. 1153, 1215.

Politik der norwegischen Könige darauf zielte, daß alle Kaufleute, sowohl einheimische als auch ausländische, ihre Geschäfte in den Städten betreiben sollten. In dieser Hinsicht wurde Bergen besonders begünstigt, denn 1294 wurde den Deutschen verboten, nördlicher als nach Bergen zu segeln und dieses Verbot wurde zwischen 1302 und 1313 auf die Frachten aller Ausländer nach Island und in die Schatzländer im Westen ausgedehnt.¹⁰ Bergen wurde mit anderen Worten jetzt formell in der Stellung als Stapelplatz für den ausländischen Handel mit Nordnorwegen und den Schatzländern bestätigt.¹¹

2. Für die deutschen Sommergäste galten nach 1294 gewisse nichtkommerzielle Erleichterungen im Verhältnis zu norwegischem Recht und Gesetz. Sie waren von einem Teil der öffentlichen Bürden befreit, die für die in den Städten vorübergehend weilenden Einheimischen galten. Die ständig in Bergen wohnenden deutschen Wintersitzer sollten dagegen die gleichen Rechte und Pflichten wie die einheimische Stadtbevölkerung haben, d.h., sie hatten dem König auch Steuern zu entrichten.

3. Der Rechtsschutz, den das norwegische Recht allgemein gewährte, sollte in bestimmten Punkten ausdrücklich für deutsche Gäste gelten und wurde in gewissem Maße speziell auf sie zugeschnitten.

Unter König Håkon V. Magnusson (1299-1319) kam es zum Widerstand gegen die dominierende Stellung der deutschen Kaufleute im Ex- und Import Bergens und Norwegens.¹² Zu diesem Zeitpunkt wurde in den städtischen Satzungen für Bergen zum erstenmal ein Prinzip festgelegt, an dem die norwegischen Behörden während des Mittelalters festhielten, nämlich, daß es Ausländern nicht gestattet sei, in der Stadt ausländische und einheimische Waren einzukaufen, um sie en detail zu verkaufen.¹³ Der Einzelhandel wurde damit den Einheimischen vorbehalten. Auch den Zwischenhandel der Norweger suchte man auf Kosten der Ausländer zu befördern; es sieht sogar so aus, als ob in Bergen das Wintersitzen während einer kürzeren Periode prinzipiell verboten wurde¹⁴, obwohl die dort schon wohnhaften Deutschen wahrscheinlich eine königliche Dispensation von dieser Weisung erhielten. Der gesamte Außenhandel aller Ausländer wurde dadurch belästigt, daß ihre Ausfahrten mit Zoll belegt wurden.¹⁵

Da König Håkon bei seiner aktiven nordischen Politik jedoch auf Unterstützung von außen angewiesen war, bestätigte er zeitweise generell die Privilegien Lübecks und der anderen wendischen Städte¹⁶, was sicherlich in der Praxis die Auswirkungen seiner nationalen Handelspolitik abgeschwächt hat. Trotzdem kam diese Politik den Städten nicht besonders gelegen. Sie wurde auch nach Håkons Tod 1319

¹⁰ NGL I, 3, S. 134; neue Datierung in RegNor 3, Nr. 864.

¹¹ HELLE, (wie Anm. 1), S. 350-352.

¹² A.a.O., S. 386-388, 419 f., 479-483.

¹³ NGL I, 3, S. 134 f.

¹⁴ Bergens historiske Forening, (Skrifter, Nr. 60), Bergen 1956, S. 193; vgl. NGL I, 3, S. 158.

¹⁵ NGL I, 3, S. 118 f.

¹⁶ LUB II, Nr. 203, 299.

nicht geändert. Die vormundschaftliche Regierung für König Magnus VII. Eriksson hielt an ihr fest, und König Magnus änderte sie ebenfalls nicht, nachdem er 1331 mündig geworden war. Erst seine politischen und finanziellen Bedürfnisse im Zusammenhang mit dem Erwerb Schonens zwangen ihn 1343 zu einer Änderung seiner Haltung gegenüber den wendischen Städten und *allen Kaufleuten von der Hanse der Deutschen (universis mercatoribus de Hansa Theutonicorum)*, die jetzt zum ersten Mal auf diese Art erwähnt wurden. Alle ihnen früher in Norwegen zugestandenen Rechte wurden ihnen bestätigt, und gleichzeitig wurden die Zollabgaben aus der Zeit Håkons V. abgeschafft.¹⁷

Dies bedeutet jedoch nicht, daß die nationale Handelspolitik aufgegeben wurde. Schon im Jahr darauf bestätigte König Magnus sämtliche verbrieften Privilegien, die er und seine Vorgänger der Stadt Bergen gewährt hatten.¹⁸ Mit dieser Maßnahme schlug er die im Spätmittelalter für die Stellung des Königtums gegenüber den norwegischen und deutschen Handelsinteressen so charakteristische „Brief-gegen-Brief“-Politik ein. Diese Politik zielte darauf ab, die einheimischen wirtschaftlichen Interessen gegen eine zu starke fremde Konkurrenz zu schützen und die Ausländer in Norwegen dem norwegischen Recht und Gesetz zu unterwerfen. Sie erkannte jedoch gleichzeitig die Stärke und die wirtschaftliche Bedeutung der Hanse für das Reich an und änderte sich mehrmals, wenn der dänisch-norwegische Unionskönig für seine Außenpolitik im Süden hansische Unterstützung brauchte.¹⁹

Mit der „Brief-gegen-Brief“-Politik wurde eine rechtlich zweideutige Situation geschaffen. Die positiven Rechte der Deutschen in Norwegen wurden in königlichen Privilegien formuliert, die eigentlich gegenseitige Verabredungen zwischen dem König und den Hansestädten waren. Sie waren aber auf die Regierungszeit des einzelnen Monarchen begrenzt, so daß sie von seinem Nachfolger bestätigt werden mußten. Andererseits waren die Beschränkungen der Handelstätigkeit der Deutschen nicht nur in Städteprivilegien festgelegt, sondern auch in königlichen Verordnungen und städtischen Satzungen, die nicht zeitlich begrenzt waren. Tatsächlich behaupteten die Hansen gegen alle Beschränkungen teils ihre schriftlichen Privilegien, teils auch ihre traditionellen *consuetudines* oder Gewohnheiten. Der Standpunkt des Königtums dagegen war, daß nur schriftlich festgelegte Rechte gültig seien und hier waren auch die rechtlichen Beschränkungen der Tätigkeit der Deutschen einbegriffen. Diese ungeklärte Rechtslage gab sowohl den Deutschen als auch den Norwegern eine gewisse rechtliche Grundlage für ihre Forderungen. Der praktische Ausgleich zwischen diesen Forderungen wurde aber den aktuellen Kräfteverhältnissen überlassen.

Diese Kräfteverhältnisse wurden durch die Gründung des hansischen Kontors zu Bergen zugunsten der Deutschen verschoben. Indizien für eine fester organisierte hansische Niederlassung in Bergen liegen seit den fünfziger Jahren des 14. Jh.s

¹⁷ A.a.O., Nr. 774.

¹⁸ NGL I, 3, S. 163.

¹⁹ HELLE, (wie Anm. 1), S. 483-485.

vor, und seit den sechziger Jahren besteht kein Zweifel daran, daß *de gemene copman* sich in Bergen organisiert hatte.²⁰

Man könnte fast sagen, daß das Kontor in Bergen in einem demographischen und machtpolitischen Vakuum etabliert wurde. In den Jahren 1349-1350 hatte der Schwarze Tod einen großen Teil der städtischen Bevölkerung hinweggerafft, und die Bevölkerungskrise wurde durch neue Epidemien in den Jahren 1356 und 1359-1360 verstärkt. Sowohl der aktive norwegische Handel und die Seefahrt als auch die Königsmacht und die lokale Verwaltung waren durch die Bevölkerungsverluste erschüttert und geschwächt. Gleichzeitig fanden aber norwegische Fischwaren guten Absatz auf den europäischen Märkten, und die Stockfischpreise zeigten eine klar steigende Tendenz. In dieser Situation war es nicht nur erstrebenswert, sondern auch möglich für die Deutschen, ihre Stellung in Bergen zu stärken. Die unlängst etablierten Hansetage suchten die deutschen Kaufmannskolonien im Ausland zu kontrollieren und standen einer festeren Organisation der Wintersitzer in Bergen wohlwollend gegenüber; vielleicht ist sogar bei ihnen die Initiative zu suchen.²¹

Der prinzipielle Standpunkt des Königreiches war, daß Ausländer in Bergen der norwegischen Jurisdiktion unterstehen sollten. Bereits aus den Jahren 1293 oder 1294 ist uns ein königlicher Erlaß bekannt, der Einheimischen und Ausländern in der Stadt verbot, sich zu Vereinigungen mit eigenen Satzungen zusammenzuschließen.²² Das Verbot wurde von späteren Königen wiederholt²³, und in den siebziger Jahren des 14. Jh.s, als das Kontor zu Bergen längst organisiert war, klagte König Håkon VI. Magnusson über die Deutschen in Bergen, daß sie sich eigene Statuten gegen das Recht und die Gewohnheiten des Landes gegeben hatten, und daß sie Rechtsbrüche intern beilegten, ohne dem Königtum und seinen Beamten dafür Rechenschaft abzulegen.²⁴ Von der norwegischen Seite wurde dieses deutsche Vorgehen niemals formell akzeptiert. In der Praxis mußte man sich aber auf die Dauer mit der inneren Kontorsjurisdiktion abfinden, die im Zusammenhang mit der Gründung des Kontors etabliert worden war.²⁵

Den Hansestädten gegenüber schlugen die deutschen Kaufleute in Bergen im Jahre 1365 eigene Satzungen ihrer Organisation vor, und im folgenden Jahr wurden die ersten bekannten Vorschriften für die hansische Niederlassung in Bergen von einem Hansetag beschlossen.²⁶ Im Verlaufe des Spätmittelalters folgten neue Statuten. Spätestens seit der Mitte des 15. Jh.s existierte eine gesammelte Redaktion der aktuellen Statuten des Kontors, die sowohl die Satzungen der Hansetage

²⁰ HR I, 1, Nr. 212 §§ 2 f.; 233 § 6; 356 §§ 9; 18, 357 f., 384; vgl. F. BRUNS, Die Lübecker Bergenfahrer und ihre Chronistik, Berlin 1900, S. VII-VIII, (HGQ, N.F., Bd. 2); HELLE, (wie Anm. 1), S. 732.

²¹ HELLE, (wie Anm. 1), S. 673-680, 682-685, 731-738; A. NEDKVITNE, Utenrikshandelen fra det vestafjelske Norge 1100-1600, Diss. phil. Bergen 1983, S. 267-270.

²² NGL I, 3, S. 24 f.; neue Datierung in RegNor 2, Nr. 738.

²³ NGL I, 3, S. 41, 149 f.

²⁴ HR I, 2, Nr. 4 § 1, 89 §§ 1 f.

²⁵ HELLE, (wie Anm. 1), S. 747-749.

²⁶ HR I, 1, Nr. 357, 384.

und der wendischen Regionaltage, als auch interne Kontorvorschriften zusammenfaßte.²⁷ In verschiedenen Zusammenhängen hören wir oft von *des copmans ordinancien* oder *Willkoren*.²⁸

Die Statuten des Kontors wurden von den Älterleuten mit Beistand der *Achteinen* oder Achtzehnmänner gehandhabt, von ihnen wurden auch innere Auseinandersetzungen zwischen den Hansen auf der Brücke beigelegt. Über dem Gericht des Kontors fungierte der Stadtrat Lübecks als Berufungsgericht.²⁹

Das Königtum und die lokalen norwegischen Behörden mußten also widerwillig diese innere Kontorjurisdiktion ertragen, dagegen bestanden sie aber darauf, daß die Verhältnisse des Kontors nach außen, gegenüber der übrigen Gesellschaft, dem norwegischen Gesetz unterworfen sein sollten, und daß Verletzungen dieser Gesetze von norwegischen Gerichten verurteilt und mit Geldbußen an das Königtum und die Stadt bestraft werden sollten. Dies wurde auch im Prinzip in den von den Hansetagen erlassenen Ordnungen des Kontors anerkannt. Die Deutschen in Bergen waren aber so einflußreich, daß sie manchmal ihre Interessen auf Kosten dieses Prinzips fördern konnten. Deutsche, die Rechtsbrüche begangen hatten, wurden norwegischen Gerichten entzogen, und in Zivilsachen zwischen Hansen und Nicht-Hansen erwies es sich oft als schwierig, Entscheidungen norwegischer Gerichte durchzusetzen. Die in Norwegen wohnhaften Deutschen waren auch nur zum Teil willens, die öffentlichen Bürden, denen sie unterworfen waren, zu tragen.

Tatsächlich war also das Kontor im Spätmittelalter auf dem besten Wege, eine exterritoriale Stellung in der Stadt einzunehmen. Dazu trug auch bei, daß die deutsche Kolonie eine ausgesprochene Männergesellschaft war, in der das Heiraten norwegischer Frauen verboten war.³⁰

Man muß darauf hinweisen, daß das Kontor in Bergen sich von den drei anderen Hansekotoren im Ausland durch eine hohe Anzahl von ansässigen Deutschen, wahrscheinlich um die 1000, abhob. Hierzu kamen noch etwa 200 deutsche Handwerker, die sich in einer wechselnden Rechtsstellung zwischen dem Kontor und der Königsmacht befanden. Mit den während der Sommersaison vorübergehend in der Stadt weilenden Gästen konnte sich wahrscheinlich die Gesamtzahl der Deutschen auf mindestens 2000 erhöhen, die alle waffenfähig waren. Das war viel in einer Stadt, die im Mittelalter wohl kaum 10.000 Einwohner gehabt haben kann, und deren königliche Garnison im befestigten Schloß Bergenhus kaum mehr als 100-150 Männer betrug.³¹

Alles in allem war Bergen nach der Gründung des Kontors, wie es holländische Deputierte anlässlich von Verhandlungen mit den wendischen Städten 1504 ausdrückten, eine Stadt, in die der Herr König selten komme, und wo die Kaufleute

²⁷ NGL II, 2, Nr. 416.

²⁸ NGL II, 1, Wort- und Sachregister unter *ordinans*, *willekor*.

²⁹ Über die Organisation des Kontors: O. BRATTEGARD, Über die Organisation und die Urkunden des hansischen Kontors zu Bergen bis 1580, in: Bergens historiske Forening, (Skrifter, Nr. 38), Bergen 1932, S. 237-303; HELLE, (wie Anm. 1), S. 738, 750.

³⁰ HELLE, (wie Anm. 1), S. 748 f., 761-773.

³¹ A.a.O., S. 743 f., 750-752, 840 f.; NEDKVITNE, (wie Anm. 21), S. 252-260.

von den Hansestädten so stark seien, daß sie den König wenig achteten.³² Dies war ein Hauptgrund für die fließenden spätmittelalterlichen Rechtsverhältnisse, die ich hier nur in groben Zügen habe beschreiben können.

³² HR III, 5, Nr. 1 § 137.

Einige Fragen der Beziehungen zwischen Novgorod und der Hanse¹

E. A. RYBINA

Die durch eine Vielzahl von schriftlichen Quellen gut überlieferte Geschichte der Beziehungen zwischen Novgorod und der Hanse ist schon seit einigen Historikergenerationen Gegenstand detaillierter Untersuchungen. Zu diesem Thema gibt es bereits umfangreiche Literatur, Dutzende von Büchern und Aufsätzen, die allgemeine wie spezielle Fragen dieser Beziehungen behandeln. Umfassende Forschungsergebnisse liegen für das Hansekontor in Novgorod, die außenpolitischen Aspekte der gegenseitigen Beziehungen zwischen beiden Kontrahenten und das Spektrum des novgorodisch-hansischen Warenimports und -exports vor.

Zugleich schrieb bereits der namhafte deutsche Hansehistoriker Paul Johansen in seinem vor einigen Jahrzehnten verfaßten Aufsatz „Novgorod und die Hanse“, daß die Fragen der gegenseitigen Beziehungen zwischen Novgorod und der Hanse erst dann als objektiv und gründlich erforscht angesehen werden können, wenn in gleichem Maße auch die Novgoroder Geschichte untersucht sein würde.²

In der Tat wurden die novgorodisch-hansischen Beziehungen, ungeachtet des umfangreichen hansischen Quellenmaterials und des Interesses der Historiker für dieses Thema, seit dem Anfang des vorigen Jahrhunderts nicht selten einseitig und tendenziös erörtert. In einigen Aufsätzen wird mit Beharrlichkeit die Passivität des Novgoroder Handels hervorgehoben, seine völlige Abhängigkeit vom Willen und der Stellung der Hanse unterstrichen und die Rolle der Hansen als Kulturträger im politischen und kulturellen Leben des mittelalterlichen Novgorods betont. Als hauptsächliche Ursache für eine solche Bewertung muß natürlich das faktische Fehlen von russischen Schriftquellen zur genannten Problematik angesehen werden. Überliefert wurden lediglich die Handelsverträge zwischen Novgorod und der Hanse und einige wenige Passagen in der Novgoroder Chronik über Brände der fremdländischen Kirchen, der *Warjägerkirche* und der *deutschen Kirche*.

Unterdessen hat sich in den letzten Jahrzehnten durch die seit 1932 in Novgorod geführten langjährigen Ausgrabungen die Quellenbasis für die Geschichte Novgorods in entscheidender Weise erweitert. Bis heute wurde eine Fläche von über 2 ha des mittelalterlichen Novgorod vom 10. bis zum 15. Jh. untersucht. In

¹ Die Übersetzung des russischen Manuskripts übernahm dankenswerterweise Birte Schubert.

² P. JOHANSEN, *Novgorod und die Hanse*, in: *Städtewesen und Bürgertum als geschichtliche Kräfte*. Gedächtnisschrift für Fritz RÖRIG, Lübeck 1953, S. 122.

den Jahren der Ausgrabungen wurde ein umfangreiches und reiches Material gesammelt, das hunderte verschiedene Bauten (Wohnhäuser, Wirtschaftsgebäude, Werkstätten), Dutzende Planken alter Straßenpflasterungen, tausende Gegenstände der materiellen Kultur, der angewandten Kunst, des Schrifttums, unter anderem die überaus wertvollen Birkenrindenurkunden, deren Zahl zu Ende des Jahres 1990 nun schon 724 betrug, umfaßt.

Die komplexe Erforschung mit Hilfe aller zugänglicher Quellen, schriftlicher wie archäologischer, numismatischer wie epigraphischer, topographischer und anderer, gibt die Möglichkeit, ein vollständigeres, objektiveres, detaillierteres und konkreteres Bild als früher vom Leben im mittelalterlichen Novgorod zu gewinnen. Dieses gilt in gleicher Weise auch für den Novgoroder Handel.

Vor allem muß bemerkt werden, daß das Territorium des Novgoroder Landes, schon zum Zeitpunkt seiner Entstehung auf das engste mit den westslawischen Gebieten, namentlich mit dem Südbaltikum, in Verbindung gestanden hat. Nach den neuesten Erkenntnissen der Linguistik und Archäologie erfolgte seine Besiedlung nicht aus dem Dnjeprraum, wie man früher angenommen hatte, sondern hauptsächlich aus dem Gebiet der südlichen Ostseeküste.³ Folglich war Novgorod schon seit Anbeginn seiner Existenz auf natürliche Weise in das Netz der baltischen Handelskontakte eingebunden, was nicht zuletzt auch durch seine vorteilhafte geographische Lage an den Hauptwasserstraßen, die die Stadt sowohl mit dem Süden als auch dem Westen und Osten verbanden, begünstigt wurde.

In Anbetracht der Topographie und Zusammensetzung der arabischen und westeuropäischen Münzfunde, der Legierungen von Gegenständen aus Buntmetall und anderer Funde läßt sich schlußfolgern, daß Novgorod im 9. und 10. Jh. durch kulturhistorische und Handelskontakte eng mit der Südküste der Ostsee verbunden war.

Im 10. Jh. bildeten sich enge Kontakte zwischen Novgorod und der Insel Gotland heraus, die für einige Jahrhunderte das Zentrum des Ostseehandels wurde. Eine Vielzahl von Funden über Novgorod auf die Insel vermittelter arabischer Münzen dokumentieren anschaulich die Verbindungen zwischen Novgorod und Gotland. Wenn im 9. Jh. lediglich drei solcher Münzfunde zu verzeichnen sind (im südlichen Ostseeraum mehr als zwölf), so waren es im 10. Jh. auf Gotland und teilweise in Schweden schon 73 Funde, die zweifellos die intensiven Kontakte zwischen Novgorod und Gotland in dieser Zeit bezeugen.⁴

Zu einem wichtigen Ereignis für die auswärtigen Beziehungen der Stadt wurde zu Beginn des 12. Jh.s der Bau der St. Olafskirche in Novgorod, die in der Novgoroder Chronik als *Warjägerkirche* bezeichnet wird.⁵ Die Errichtung eines ausländi-

³ A.A. ZALISNJAK, Novgorodskije berestjanye gramoty s lingvističeskoj točki zrenija, in: Novgorodskije gramoty na bereste (iz raskopok 1977-1983 godov), hg. v. V.L. JANIN; A.A. ZALISNJAK, Moskau 1986, S. 89-218; V.V. SEDOV, Nacalo slavjanskogo osvoenija territorii Novgorodskoj zemli, in: Istorija i kultura drevnerusskogo goroda, Moskau 1989, S. 12-17; DERS., Vostočnye slavjane v VIII-XIII vv., Moskau 1982, S. 68.

⁴ V.L. JANIN, Denezno-vesovye sistemy russkogo srednevekovja. Domongolskij period, Moskau 1956, S. 89, 119, 129.

⁵ E.A. RYBINA, Ausländische Höfe in Novgorod vom 12. bis 17. Jahrhundert, in: Autonomie, Wirtschaft und Kultur der Hansestädte, (Hansische Studien, Bd. VI), Weimar 1984, S. 114-116.

schen Hofes mit einer Kirche in Novgorod zeugt von den ständigen Kontakten der Handelspartner.

Diese - wenn auch geringe - Anzahl der Quellen gestattet es, von einem aktiven Novgoroder Außenhandel im 12. Jh. zu sprechen, für den die regelmäßigen Fahrten der Novgoroder nach Dänemark und Gotland charakteristisch waren.⁶ Aus der Chronik wissen wir um die Existenz einer Kaufleutevereinigung im 12. Jh., die den Überseehandel Novgorods monopolisiert hatte und im Jahre 1156 ihre eigene, die Freitagskirche, erbaute.⁷

Unter den archäologischen Funden befinden sich solche, die einen direkten Bezug zum westeuropäischen Material aufweisen. Von besonderer Bedeutung ist in diesem Zusammenhang ein 360 Gramm schwerer vergoldeter Bronzebarren, der eine völlige Analogie zu den Barren aufweist, wie sie auf Gotland geborgen wurden. Metallographische Untersuchungsergebnisse belegen außerdem, daß Gegenstände aus Buntmetall mit einer engen chemometallurgischen Verwandtschaft zu den schwedischen Metallen im Novgorod des 12. Jh.s eine weite Verbreitung fanden. Im 10. und 11. Jh. zeigen die Novgoroder Buntmetallfunde im Unterschied dazu in ihrer Legierungszusammensetzung eine Übereinstimmung zu gleichartigen Gegenständen des südlichen Ostseeraums.⁸

In der zweiten Hälfte des 12. Jh.s ereigneten sich im Ostseehandel wesentliche Veränderungen, die durch das Auftauchen deutscher Kaufleute eingeleitet wurden. In den achtziger Jahren ließen diese sich im größten Ort Gotlands, in Wisby, nieder und gründeten dort ihre Kaufleutegilde. Wisby wurde auch zu dem Ort, an dem die ersten unmittelbaren Kontakte mit den traditionellen Handelspartnern der Gotländer - den Novgorodern - geschlossen wurden. Von Interesse ist in diesem Zusammenhang der sich 1188 zwischen den Novgoroder Kaufleuten und der Gotländischen Genossenschaft ereignende Konflikt auf der Insel (offensichtlich handelte es sich dabei um den ersten Zusammenstoß zwischen beiden Handelspartnern), der 1191-1192 mit dem Vertragswerk zwischen den Novgorodern auf der einen und den *deutschen Söhnen* und Gotländern auf der anderen Seite geschlichtet wurde. Ein wichtiges Resultat der Verhandlungen war für die Gotländische Genossenschaft im Jahre 1192 die Errichtung des deutschen Hofes mit der St. Peterskirche in Novgorod.⁹

Seit dem Anfang des 13. Jh.s gelangte der Novgoroder Handel unter die Führung der deutschen Kaufleute, die allmählich den Ostseehandel monopolisieren konnten und die mächtige Kaufleutevereinigung des europäischen Mittelalters - die Hanse - schufen. Zu Beginn der Handelskontakte zwischen Novgorod und der Hanse erfuhren die westeuropäischen Verbindungen Novgorods durch regelmäßige

⁶ Novgorodskaja pervaja letopis starsego i mladsego izvodov. Pod redakciej A.N. NASONOVA, Moskau-Leningrad 1950, S. 22 f.

⁷ A.a.O., S. 30.

⁸ A.A. KONOVALOV, Cvetnoj metall (med i ee splavy) v izvestijach Novgoroda X-XV vv. Avtoreferat kandidatskoj dissertacii, Moskau 1974.

⁹ E.A. RYBINA, Über den Novgoroder Handelsvertrag des ausgehenden 12. Jahrhunderts, in: QDHans-Gesch, (Visby-Colloquium des HGV 15.-18. Juni 1984), Köln-Wien 1987, S. 125-127.

Kontakte und allmählich sich herausbildende juristische Normen und Regeln des Handels, wie sie im Vertrag von 1191/1192 fixiert wurden, eine breite Entwicklung. Zu den grundlegendsten Prinzipien zählten: die Garantie eines *reinen* Weges, die Unabhängigkeit von politischen Ereignissen wie Fürstenwechsel, Kriegshandlungen etc. und die Schlichtung von Streitfällen am Ort ihres Entstehens. Schuldforderungen und andere Ansprüche durften nur dem unmittelbar Schuldigen gegenüber geltend gemacht werden und die Praxis, bei einem Schuldner eigenmächtig die Waren zu konfiszieren, wurde abgelehnt. Letzteres wurde im Vertrag mit dem Terminus *rubez* bezeichnet, ein Begriff der aus dem altrussischen Verb *ruti* oder *rubiti* (einer Konfiskation unterziehen)¹⁰ hervorgegangen ist und seine Entsprechung im niederdeutschen *panden* und dem modernen deutschen *pfänden* hat. Eine Übersetzung dieses Terminus mit dem deutschen Verb *plündern* ist nicht korrekt.¹¹

Bedeutsam ist, daß bei Abwesenheit des eigentlichen Schuldners für seine Nachlässigkeit die Waren auch bei seinen Landsleuten beschlagnahmt werden konnten. In einigen solcher Fälle war die *Pfändung* auch eine gegen das Herkunftsland der Kaufleute gerichtete außenpolitische Aktion. Die erste schriftliche Überlieferung einer *Pfändung* entnehmen wir der Novgoroder Chronik aus dem Jahre 1130, als in Dänemark bei Novgorodern Waren konfisziert worden waren (*ruboscha novgorodci v Doni*).¹² Seit dem Vertragsschluß von 1191/1192 wurde die Ablehnung der Pfändungspraxis zum Leitmotiv aller folgenden Handelsverträge. Jedoch wurde diese Satzung kaum beachtet, wie die gesamte Geschichte der Beziehungen zwischen Novgorod und der Hanse zeigt.

Es besteht keine Notwendigkeit, weiter auf den Charakter und die Probleme dieser Beziehungen einzugehen, denn sie sind das Thema einer Vielzahl von ausführlichen Abhandlungen. Im weiteren konzentriere ich mich deshalb nur auf einige wenige Aspekte des Gegenstandes.

Bei der Untersuchung der novgorodisch-hansischen Beziehungen fällt ihr außerordentlich widersprüchlicher Charakter ins Auge. Auf der einen Seite ist das zweifellos gegenseitige Interesse an den Handelskontakten, das äußerlich durch die jahrhundertelange Existenz des Novgoroder Hansekotors seinen Ausdruck fand, für diese Beziehungen kennzeichnend.¹³ Der Grund für das nicht abnehmende, gegenseitige Interesse liegt fraglos im Spektrum der zwischen Novgorod und der Hanse ausgetauschten Waren. Novgorod war für die Hanse der Hauptlieferant für die sich in Westeuropa breiter Nachfrage und Beliebtheit erfreuenden Pelze und gleichsam Exporteur für Wachs und andere Waren. Novgorod konnte seinerseits nur dank der hansischen Einfuhr seinen Bedarf an Silber- und Buntmetallen für die handwerkliche Produktion, an Wollstoffen und zu großen Teilen an Salz decken. Fernerhin wurden die wohlhabenden Schichten der Novgoroder Gesellschaft mit

¹⁰ A.A. ZALISNJAK, (wie Anm. 3), S. 168-170.

¹¹ Die erste Novgoroder Chronik nach ihrer ältesten Redaktion (Synodalhandschrift) 1016-1333/1352. In deutscher Übersetzung hg. und mit einer Einleitung versehen v. J. DIETZE, Leipzig 1971, S. 72.

¹² Novgorodskaja pervaja letopis, (wie Anm. 6), S. 22.

¹³ E.A. RYBINA, *Inozemnye dvory v Novgorode XII-XVII vv.*, Moskau 1986.

kostbaren „überseeischen“ Gegenständen wie Glasgefäßen, unter diesen auch venezianisches Glas und Fensterglas, mit Lebensmitteln wie Hering und erlesenen Getränken von der Hanse versorgt.

Auf der anderen Seite ist die Geschichte der Beziehungen zwischen Novgorod und der Hanse reich an unzähligen Konflikten, Handelsverboten und Zusammenstößen zwischen den fremden Kaufleuten und den Einwohnern der Stadt.

Die Hauptursache für solche Zerwürfnisse war für gewöhnlich die Verletzung der Handelsvorschriften durch eine der beiden Seiten, eine schlechte Warenqualität oder die Unzufriedenheit mit den bestehenden Handelsbedingungen. Diese Konflikte fanden ihren Ausdruck in gegenseitigen Beschlagnahmungen von Waren, im häufigen Arrest der Kaufleute - der Deutschen in Novgorod und der Novgoroder in den Hansestädten. Zu scharfen Auseinandersetzungen kam es u.a. in den Jahren 1331 und 1338. Eine besonders häufige gegenseitige Gefangennahme der Kaufleute und Konfiskation ihrer Waren erfolgte in den siebziger und achtziger Jahren des 14. Jh.s, so daß sich die Situation zu einem richtigen Handelskrieg von 1385-1391 entwickelte. Erst im Jahre 1392 kam es zu einem neuen Vertragsabschluß, dem unter der Leitung des Lübecker Rats Herrn Johann Niebur geschlossenen und nach ihm benannten Frieden. Der Niebur-Frieden regelte neben der Schlichtung der aktuellen Konflikte auch die allgemeine Vorgehensweise bei neuen Streitfällen. Er bestimmte für viele Jahre den Charakter der Handelsbeziehungen und wurde zur Grundlage der Beilegung neuer Zerwürfnisse zwischen den beiden Handelspartnern.

Friedliche Beziehungen brachte der Vertrag jedoch nur für eine relativ kurze Zeit: Schon nach einem Jahrzehnt, 1403, wurden in Novgorod alle sich dort befindenden deutschen Kaufleute festgesetzt - eine Maßnahme, die mit den Beschwerden des Novgoroders Ivan Kočer in begründet wurde. Überhaupt stand das 15. Jh. unter dem Zeichen andauernder Konflikte zwischen Novgorod und der Hanse, wie es uns in den Quellen für die Jahre 1403, 1406-1409, 1410-1412, 1416, 1420-1421, 1424-1425, 1439-1440, 1441, 1443, 1448, 1468, 1478 überliefert worden ist. Jedoch wurden alle Zwischenfälle mit neuen Übereinkünften geschlichtet.

Krieg und politische Konflikte zwischen Novgorod und seinen Nachbarn sind als ein häufiger Grund für die Unterbrechung der Handelsbeziehungen anzusehen. Besonders abhängig erwies sich der Novgoroder Hansehandel von den Beziehungen zwischen Novgorod und dem Livländischen Orden. Obwohl in den Handelsverträgen vereinbart worden war, daß im Falle eines Krieges den Kaufleuten beider Kontrahenten ihr *freier Weg* erhalten und die kriegerischen Auseinandersetzungen ohne Folgen für das Handelsgeschehen bleiben sollten, kam es regelmäßig beim Ausbruch von Kriegen zu Handelsblockade gegen Novgorod und zur Unterbrechung der Handelsbeziehungen. Dies führte wiederum zur Festsetzung der in Novgorod verbliebenen deutschen Kaufleute.

In einigen Fällen entstanden Konflikte, die einen Abbruch der Handelsbeziehungen zur Folge hatten, unmittelbar zwischen den fremdländischen Kaufleuten und den Einwohnern der Stadt. Schon die Gründung des ersten ausländischen Hofes mit einer Kirche in Novgorod rief zu Beginn des 12. Jh.s den Zorn der orthodoxen Bevölkerung hervor, der die Legendenbildung von der Verurteilung dieses

Baus zu verdanken ist. Im 15. Jh., unter den Bedingungen einer allgemein feindlichen Stimmung gegen die Ausländer, auch hervorgerufen durch die Unzufriedenheit mit den herrschenden Handelsbedingungen, wuchs das Interesse an dieser Lgende erneut und eine neue, sie tragende Bewegung entstand.

Aus einem Bericht der deutschen Kaufleute an Riga erfahren wir von einem Zwischenfall, der sich im Jahre 1331 ereignete.¹⁴ Der Grund des Konfliktes bestand darin, daß sich eines Abends Kaufleute vom Gotenhof zum deutschen St. Petershof bewegten, um dort Bier zu brauen. Auf dem Rückweg zum Gotenhof wurden diese von einigen Novgorodern angehalten und in eine Schlägerei verwickelt, in der einige Männer verwundet wurden und ein Russe zu Tode kam. Während der einige Tage währenden Untersuchung der Ereignisse überfielen die Novgoroder den Deutschen Hof, zerstörten die Umzäunung und brachen in die Warenlager ein. Sie forderten Genugtuung nicht nur für ihren bei der Schlägerei getöteten Mitbürger, sondern auch für den schon zu einem früheren Zeitpunkt in Dorpat getöteten Novgoroder Kaufmann Ivan Sypa, obwohl die sich im Deutschen Hof aufhaltenden Kaufleute mit diesem Vorfall in keinerlei Verbindung standen.

Ein interessanter Zwischenfall ereignete sich zwischen Novgorodern und deutschen Kaufleuten im Jahre 1439 während des Baus eines neuen Tores zum Gotenhof.¹⁵ In den Handelsverträgen wurde nicht nur einmal die Vereinbarung getroffen, daß bei einer Erneuerung der Palisaden rund um die Niederlassungen der Fremden diese an den alten Stellen zu errichten seien, ohne zusätzliches Territorium dabei zu beanspruchen. Bei dem geschilderten Bau des Hoftores erwiesen sich nun die Pfosten als zu dick. So mußte der Fahrdamm der Michajlovstraße um eine Handfläche behauen werden, um sie aufstellen zu können. Unverzüglich erschien der Älteste (*starosta*) der Michajlovstraße, um den ursprünglichen Standort der Torpfosten einzufordern. Danach wurde, da es sich um eine unrechtmäßige Wegnahme vom Territorium der Straße handelte, der *Posadnik* und der *Tysjackij* herbeigerufen. In Wirklichkeit war jedoch das neu besetzte Territorium verschwindend gering, so daß es weniger darum als vielmehr ums Prinzip ging.

In Zeiten besonders harter Auseinandersetzungen schlossen die Hansekaufleute ihre Kirche und den Hof, verließen mit Erlaubnis der Novgoroder Machthaber die Stadt und nahmen ihre Habe, alle Wertgegenstände, die Kasse und das Kontorarchiv mit sich fort. Der Schlüssel zum Kontor wurde zur Aufbewahrung dem Novgoroder Erzbischof und dem Archimandriten des Jurjevklusters, als den höchsten geistlichen Würdenträgern der Republik, übergeben. Während der Konfliktsituation 1443, die außerdem durch eine allgemein feindliche Stimmung gegen die Hansekaufleute begleitet wurde, verweigerte jedoch der Erzbischof im Zusammenhang mit der Verhängung einer weiteren Handelsblockade die Annahme der Schlüssel zur deutschen St. Peterskirche.

Wie aus diesem kurzen Abriß der Ereignisse gut ersichtlich ist, verging in der Geschichte der novgorodisch-hansischen Beziehungen kaum ein Jahrzehnt, in dem es nicht zu wechselseitigen Forderungen, Konfiszierungen der Waren oder Arre-

¹⁴ HUB II, Nr. 505; LUB VI, Nr. 3077.

¹⁵ HR II, 2, Nr. 325.

sten von Kaufleuten gekommen wäre. Ich weiß nicht, ob dieses Phänomen der Instabilität ein typisches für den Hansehandel im Ganzen ist, oder nur für den Novgoroder Hansehandel charakteristisch war. Wichtig scheint es mir jedoch, diese Tatsache, die zweifellos noch weiterer Untersuchungen bedarf, zu benennen.

Andererseits ließ die ständige Präsenz der Hansekaufleute in Novgorod die These von der sogenannten Kulturträgerrolle des Hansekaufmanns entstehen. Noch im vorigen Jahrhundert bildete sich unter deutschen und russischen Historikern die Meinung heraus, daß die Rus nicht in der Lage war, selbständig so etwas wie das alte Novgorod hervorzubringen. In seiner Polemik mit diesen Wissenschaftlern hatte jedoch schon A. N. Radiščev deutlich gemacht, daß die Novgoroder Freiheiten nicht auf die der deutschen Städte zurückzuführen seien, sondern aus den alten slawischen Verhältnissen hervorgegangen sind. Der russische Publizist des 18. Jh.s hatte schon allein deshalb recht, weil die deutsche Kaufmannschaft in Novgorod zu einem Zeitpunkt in Novgorod auftauchte, als die Stadt sich schon zu einem blühenden politischen und Handelszentrum entwickelt hatte.

Die Idee der Kulturträgerrolle hielt sich jedoch auch weiterhin in der historischen Forschung, wobei sie sich nicht auf das Faktenmaterial stützte, sondern von logischen Konstruktionen und allgemeinen Überlegungen ausging. Die sich noch im vorigen Jahrhundert herausgebildete Überzeugung von einem entscheidenden Einfluß der Hansekaufleute auf das politische und kulturelle Leben Novgorods ist auch in unserem Jahrhundert noch weit verbreitet. In einzelnen Werken zur Geschichte des europäischen Mittelalters wird betont, daß „in Novgorod ein Hauch abendländischer Freiheit wehe“.¹⁶ Selbst ein so objektiver und gewissenhafter Wissenschaftler wie Paul Johansen, der den Beziehungen zwischen Novgorod und der Hanse nicht wenige Arbeiten gewidmet und zur Behutsamkeit bei der Bewertung des hansischen Einflusses aufgerufen hatte, hielt diesen dennoch für wesentlich im Leben Novgorods. Seiner Meinung nach bestimmte gerade die Nähe zu Westeuropa das hohe kulturelle Entwicklungsniveau Novgorods und Pskows. Weiter vertrat er die Ansicht, daß die Hanse sich für die innere Entwicklung Novgorods verantwortlich gefühlt habe.¹⁷

Die These vom Einfluß der Hansekaufleute auf die Entwicklung der Novgoroder Republik hält jedoch einer kritischen Überprüfung mittels einer umfassenden Untersuchung der verschiedensten schriftlichen und archäologischen Materialien nicht stand.

Der westeuropäische Import, wie er sich nach den archäologischen Funden darstellt, läßt sich in zwei Gruppen einteilen: a) Massenimport und b) einzelne Funde. Zur ersten Gruppe gehören Silber und Buntmetalle, die für das eigene Handwerk von Bedeutung waren. Die archäologischen Ausgrabungen bringen, wie die Vielzahl von Rohstofffragmenten (Draht, Plättchen, verschiedene Bruchstücke), Gußformen, unterschiedlichen Instrumenten und Halbprodukten zeigt, Zeugnisse einer entwickelten Juweliersproduktion ans Tageslicht. Wenn sich dabei fertige Buntmetallerzeugnisse praktisch auf allen Grundstücken, auf denen Ausgra-

¹⁶ E. ENNEN, Die europäische Stadt des Mittelalters, Göttingen 1975, S. 183.

¹⁷ JOHANSEN, (wie Anm. 2), S. 140 f.

bungen vorgenommen wurden, finden ließen, so waren doch die Zeugnisse des Juwelierhandwerks besonders reich auf den Höfen, die in enger Verbindung mit dem Hansehandel standen.

Zur Kategorie des Massenimports gehören auch Tuche, die einen der Hauptartikel des Hansehandels in Novgorod bildeten. Die archäologischen Funde westeuropäischer Tuche ergaben viel neues Material zur Erforschung der Handelsgeschichte: so für die Bestimmung der Einfuhrdynamik, die Feststellung des Produktionsortes und den Wechsel bei den Lieferanten.

Außer dieser, zum westeuropäischen Massenimport zählenden und in einer Vielzahl von Funden dokumentierten Kategorie, traten auch andere, vereinzelt Funde zutage. Zu diesen Kategorien gehören die Fragmente von Fensterglas, Glasgefäße, gläserne Fingerringe und Kristalleinsätze in Fingerringen, wie sie zu Dutzenden gefunden wurden. Die Topographie dieser Funde zeigt im Unterschied zur Kategorie des Massenimports, daß sie sich vor allem auf die Grundstücke der wohlhabendsten Bojaren konzentrieren.

Von außerordentlicher Seltenheit waren Funde von westeuropäischen Gegenständen des täglichen Gebrauchs und der angewandten Kunst. In bedeutenderem Ausmaße konnten sie nur bei den Ausgrabungen auf dem Gotenhof geborgen werden¹⁸, während dergleichen archäologische Funde auf anderen Grundstücken seltener blieben. Im Bestand der Kollektion Novgoroder Altertümer, deren Zahl nunmehr 150.000 Einzelfunde ausmacht, sind westeuropäische Gegenstände, wenn man von solchen der Kategorie Massenware absieht, eine Seltenheit. Es fehlen praktisch auch jene Funde und Gegenstände, die nach westeuropäischem Muster hergestellt worden sind.

Somit wirkte sich die ständige Präsenz der Ausländer kaum auf das intensive politische Leben und die kulturelle Entwicklung Novgorods aus. Zweifellos klingt bei der Kürze der Ausführungen diese These eher wie eine Deklaration, jedoch kann sie sich auf einen breiten Quellenfond schriftlicher und archäologischer Überlieferungen sowie den modernen Stand und das Niveau der wissenschaftlichen Erforschung Novgorods stützen.

¹⁸ E.A. RYBINA, Gotskij raskop, in: Archeologiceskoe izucenie Novgoroda, Moskau 1982, S. 211-224.

Die Stellung des englischen Ältermannes in der Verfassung des Stalhofes¹

NILS JÖRN

Die Existenz eines englischen Ältermannes neben dem eigentlichen Oberhaupt des Stalhofes stellt ein besonderes Phänomen in der Struktur der hansischen Selbstverwaltung im Ausland dar, das auf das Interesse mehrerer Forscher stieß, die sich bisher mit der Geschichte der englisch-hansischen Beziehungen beschäftigten.² Da in keinem der anderen Kontore in Flandern, Norwegen oder Rußland ein derartiger Posten geschaffen worden ist, stellt sich die Frage nach dem Ursprung und den besonderen Aufgaben dieses Mandatsträgers. Fragen nach der Auswahl und Form der Ernennung des englischen Ältermannes sollen im folgenden ebenso behandelt werden wie die nach der Bedeutung seiner Tätigkeit für den Stalhof. Die spannungsgeladenen Jahre des 15. und 16. Jh.s bilden dabei den zeitlichen Untersuchungsschwerpunkt.

Um die einzigartige Stellung des englischen Ältermannes besser verstehen zu können, soll jedoch zunächst kurz auf die Administrationsstruktur der hansischen Niederlassung in London eingegangen werden. Wie auch in den anderen hansischen Niederlassungen im Ausland wurde der Stalhof von einem Ältermann geleitet, der in einer jährlichen Wahlversammlung bestimmt wurde. An die Seite des Kontorvorstehers traten seit 1437 zwei Beisitzer. Obwohl keine zeitgenössische Begründung für die Einführung dieses Amtes vorliegt, wurden diese Posten wahrscheinlich besetzt, um einerseits das wachsende Arbeitspensum bei der Verwaltung der hansischen Angelegenheiten im Ausland besser verteilen und andererseits die Gleichberechtigung der einzelnen Regionen bei Kontorentscheidungen gewährleisten zu können. Die Kontorführung setzte sich seit dieser Zeit aus dem Ältermann, den beiden Beisitzern und einem aus neun Personen bestehenden Kaufmannsrat zusammen, die paritätisch durch die Drittel gewählt wurden, außerhalb

¹ Übersetzte und überarbeitete Version eines Vortrages, der im Mai 1992 an der London School of Economics gehalten wurde. Die nötigen Archivstudien wurden durch ein großzügiges Stipendium des British Council ermöglicht, dem an dieser Stelle noch einmal gedankt sei.

² Siehe u.a. J.M. LAPPENBERG, *Urkundliche Geschichte des Hansischen Stalhofes in London*, Hamburg 1851; K. ENGEL, *Die Organisation der deutsch-hansischen Kaufleute in England im 14. und 15. Jh. bis zum Utrechter Frieden*, in: *HGbl* 19/1913, S. 445-517; *HGbl* 20/1914, S. 113-128; St. JENKS, *Leben im Stalhof*, in: *Die Hanse. Lebenswirklichkeit und Mythos*, hg. v. J. BRACKER, Hamburg 1989, S. 157-159.

des Wahlaktes allerdings keine Rolle bei Entscheidungen der Niederlassung spielten und nicht in Erscheinung traten.³

Neben diesem eigentlichen Vorstand bildete sich besonders seit dem Utrechter Frieden eine Vielzahl weiterer Ämter heraus, die von der Differenzierung der Administrationsstrukturen und dem Willen zur Einbeziehung möglichst vieler Kaufleute in die Selbstverwaltung künden. Bezeugt sind die Haus- oder Rechenmeister, die dem Vorstand bei der Erstellung der jährlichen Bilanz über Schoß- und Mieteinnahmen halfen und die Arbeit der Köche kontrollierten, die Schoßmeister, die den Schoß, die wichtigste Einnahmequelle des Kontors, eintrieben, die Baumeister, die neben der Einnahme der Mieten für Brandschutz, baulichen Erhalt der Gebäude und die Gewährleistung der Verteidigungsfähigkeit der Stalhofbewohner verantwortlich zeichneten, und die Gartenmeister, die die Arbeit der angestellten englischen Gärtner kontrollierten. Daneben gab es seit 1414 vier Männer, die die vom Vorstand verhängten Bußgelder eintrieben. Andere Stalhofbewohner wurden nach Bedarf von diesen gewählten Vertretern herangezogen, um so für die spätere selbständige Ausübung entsprechender Ämter befähigt zu werden.⁴

Neben diesen hansischen Funktionsträgern, die in gleicher oder ähnlicher Form auch in den meisten anderen Auslandsniederlassungen des Bundes nachzuweisen sind, existierte das Amt des englischen Ältermannes, das in einschlägigen Standardwerken der Hansegeschichtsschreibung nach wie vor für Irritationen sorgt. Auffällig ist besonders, daß bei der Differenzierung der Aufgaben oft nicht zwischen hansischem und englischem Ältermann unterschieden wird und Erkenntnisse aus der Frühphase des Kontors ungeprüft auf die gesamte Zeit des hansischen Englandhandels übertragen werden.⁵ Das mag darin begründet sein, daß die Aufgaben des englischen Ältermannes in den verschiedenen Fassungen der Kontorstatuten und in den Ergänzungsbestimmungen keine Rolle spielten. Während die Wahl und Amtsführung der hansischen Amtsträger durch die Kontorordnung genauestens definiert sind und Maßnahmen für den Fall der Abwesenheit oder längeren Krankheit der Mandatsträger beinhalten, schweigen sie über die uns interessierende Funktion des englischen Ältermannes. Das Ziel dieses Beitrages besteht deshalb darin, den besonderen Platz des englischen Ältermannes in und außerhalb der Kontorstrukturen zu analysieren und die bekanntgewordenen Berührungspunkte zwischen dem Stalhof und diesem besonderen Funktionsträger zu diskutieren.

Karl Engel weist den englischen Ältermann als einzigartigen Vermittler zwischen den Interessen der Privilegiengeber und -nehmer seit 1344 neben dem hansischen Ältermann in den Quellen nach.⁶ Vor dieser Zeit war das Amt des Ältermannes ungeteilt und wurde durch deutsche Kaufleute ausgeübt, die das englische

³ Siehe dazu für die Zeit bis zum Utrechter Frieden ENGEL, (wie Anm. 2), für die Zeit nach 1474 N. JÖRN, Die „Guyldhalda Theutonicorum“. Eine Studie zur Diplomatie-, Sozial- und Wirtschaftsgeschichte des hansischen Kontors in London 1474-1554, im Druck, Kapitel 5.1.-5.3.

⁴ Für eine genauere Funktionsbestimmung siehe JÖRN, (wie Anm. 3), Kapitel 5.4.

⁵ Vgl. u.a. Ph. DOLLINGER, Die Hanse, 4. Aufl., Stuttgart 1976, S. 138.

⁶ ENGEL, (wie Anm. 2), S. 499.

Bürgerrecht erworben hatten.⁷ Erklärbar wird die im 14. Jh. erfolgte Aufteilung durch den Vertrag von 1282, der es dem Stalhof verbot, jemanden zum Ältermann zu bestimmen, der nicht das Londoner Bürgerrecht besaß.⁸ Mit seiner Argumentation über die erschwerte Zulassung Deutscher zum englischen Bürgerrecht seit dem 14. Jh. liefert Engel den Schlüssel für das Phänomen der Amtsteilung. Männer ohne englisches Bürgerrecht waren laut dem Vertrag von 1282 nicht wahlfähig für das Amt, Hansen, die das Londoner Bürgerrecht annahmen, waren jedoch nicht mehr zum Gebrauch der Hanseprivilegien berechtigt. Aus diesem Grund kam es zu folgender Teilung des Amtes: Der hansische Ältermann leitete weiterhin die Niederlassung und stand dem Kontor vor,⁹ der englische Ältermann fungierte als Rechtsbeistand und Informationsquelle für die hansische Genossenschaft und war somit Mittelsmann zwischen englischer Krone, Londoner Stadtverwaltung und hansischem Kontor.¹⁰

Um die Funktion des englischen Ältermannes für den Stalhof näher zu bestimmen, erweist sich ein Blick auf die Carta mercatoria und hansisch-englische Verträge als ebenso aufschlußreich wie die Auswertung der von diversen englischen Königen bestätigten Ernennungspatente der Amtsinhaber. Bereits 1303 heißt es in der Carta mercatoria, daß in London ein unbescholtener Mann als Richter für die ausländischen Englandfahrer eingesetzt werden sollte. In einem Vergleich, der 1321 zwischen der Stadt London und der hansischen Niederlassung geschlossen wurde, wird auf die Tradition der Gerichtstage in der Gildhalle der Deutschen verwiesen, bei denen Vertrags- und Schuldklagen zwischen Hansen und Nichthansen verhandelt wurden. Klagen gegen Hansekaufleute vor einem Londoner Stadtgericht zog der Ältermann also vor sein Gericht in der Gildhalle.¹¹ In dieser Tradition steht auch die Berufungsurkunde für John Percevale vom 25. Januar 1490, in der es heißt, der Kandidat werde zum *justice to the merchants of the guildhall of the teutronics for the speedy recovery of debts and hearing of pleas in cases where the Sheriffs and Mayor may be unable to determine such matters from day to day*¹² ernannt. Eine englische Denkschrift aus der zweiten Hälfte des 16. Jh.s, in der der Gebrauch der hansischen Privilegien einer kritischen Prüfung unterzogen wurde, zitiert den Text der Carta mercatoria und bestätigt, daß der englische Ältermann über Jahrhunderte in diesem Sinne tätig war, nennt aber leider keine konkreten Beispiele dieser Tätigkeit.¹³

⁷ A.a.O., S. 501 f.

⁸ A.a.O., S. 503.

⁹ Vgl. zu seinen Rechten und Pflichten die Ausführungen in JÖRN, (wie Anm. 3), Kapitel 5.2.

¹⁰ DOLLINGER, (wie Anm. 5), S. 139.

¹¹ JENKS, (wie Anm. 2), S. 157.

¹² Calendar of Letter Books, preserved among the archives of the Corporation of the City of London at the Guildhall, Letterbook L, hg. v. R.R. SHARPE, London 1912, S. 271. Für die lateinische Version eines typischen Patentbes vgl. die Ernennungsurkunde Johann Yonges vom 17.11.1478 (HUB X, Nr. 699).

¹³ BL: Harleian MSS 296: *Certain pointes to be alleged against the discourse made of the trade of the merchants of the Dutche guild, called the Hanse*. Der anonyme Autor schreibt: *The merchants of the Dutche hanse accordinge to their grante, had an Alderman of London, a Cittezen to be as a Judge,*

Der englische Ältermann entwickelte sich somit zu einer Berufungsinstanz, an die die Hansekaufleute ihre Petitionen richten konnten, wenn die zuständigen Gerichte der Sheriffs und des Bürgermeisters ihre Prozesse zu schleppend verhandelten oder den Hansen dort nicht das erhoffte Recht widerfuhr. Inwieweit er diese Funktion später an das auch von Hansekaufleuten in starkem Maße frequentierte Kanzleigericht abgab, muß noch untersucht werden.¹⁴

Patente anderer Ältermänner betonten deren intendierte Rolle bei der Schlichtung von Streitigkeiten zwischen den Stalhofkaufleuten. So heißt es in der Urkunde für Richard Gardener vom 7. März 1484, er solle *a justice for the speedy settlement of disputes among the merchants of the Steelyard* sein.¹⁵ Dieser Auftrag, der sich scheinbar mit dem Aufgabenbereich des hansischen Kontorvorstehers überschneidet, ist möglicherweise vor dem Hintergrund zu sehen, daß die eigenständige Rechtssprechung des hansischen Ältermannes spätestens seit den Utrechter Verhandlungen den massiven Angriffen der englischen Konkurrenz ausgesetzt war. Die englische Verhandlungsführung argumentierte damit, daß der Stalhof über keine Vollzugsorgane verfügte, um Strafen umzusetzen, die vom Kontorgericht verhängt worden waren. Möglicherweise war deshalb der englische Ältermann als Instanz der Londoner Administration zur Kontrolle der Gerichtsurteile des Stalhofvorstandes gedacht. Wie dies in der Praxis umgesetzt wurde, verschweigen die Quellen.¹⁶

Schwer einzuschätzen ist auch die Bedeutung des englischen Ältermannes im Kampf um die Verteidigung der hansischen Privilegien. Prozeßakten, aus denen ein unmittelbares Eingreifen des englischen Ältermannes in die Arbeit der Gerichte hervorgeht, eine eventuelle Beratung der Petenten bei Beschwerden an das Kanzleigericht oder andere direkte Beweise für ein Tätigwerden des Mandatsträgers sind bisher nicht gefunden worden. Daß seine Benennung direkte Vorteile für die Hanse gehabt haben muß, beweist jedoch der Fakt, daß der Stalhof bei Vakantwerden des Postens auf eine sofortige Neubesetzung drängte.

betwixt them and any Englishman or straunger before whom they might plaie the lawe in matters of debts, to recover them speedily, yf the Sheriffs and the Maior did not daylie administer Justice unto them with all expedicion and no other wise (a.a.O., fol. 185 b). Zum Hintergrund dieser Denkschrift vgl. demnächst N. JÖRN, *The crocodile creature merchant: the Dutch Hansa. Die Widerspiegelung der englisch-hansischen Auseinandersetzungen in den Denkschriften englischer Kaufleute und Politiker in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts*, in: *Niedergang oder Übergang? Zur Spätzeit der Hanse im 16. und 17. Jahrhundert*, hg. v. A. GRABMANN, Köln-Wien 1997.

¹⁴ In den Akten des Kanzleigerichts im P.R.O. befinden sich mehr als 100 Fälle, in die Hansekaufleute involviert waren. Diese Quellen sind in der Hanseforschung bisher nahezu unbenutzt geblieben, obwohl sie einen faszinierenden Einblick in das Rechtsleben seit Eduard IV., den Alltag und Handel der Hansen eröffnen. Für eine erste Nutzung vgl.: N. JÖRN, *Überlegungen zur Aufnahme fremder Kaufleute und Handwerker in England im 15. und 16. Jahrhundert*, in: *Fremdheit und Reisen im Mittelalter*, hg. v. K.-H. SPIEGEL, I. ERFEN, Stuttgart 1997, S. 193-216.

¹⁵ Letterbook L, (wie Anm. 12), S. 211.

¹⁶ Weder die Statuten bis 1468 noch die verschiedenen von Hansetagen beschlossenen Ergänzungsbestimmungen oder die reformierten Statuten von 1554 gehen auf den englischen Ältermann und seine Rolle bei der Rechtssprechung ein.

Besonders in Zeiten politischer Spannungen zwischen der Hanse und England muß der englische Ältermann für das Kontor von unschätzbarem Wert gewesen sein. Daß die Londoner Stadtverwaltung dies ebenfalls erkannte, zeigt sich unter anderem in dem Verbot von 1418 an ihre Mitglieder, das Amt für den Stalhof anzunehmen.¹⁷ Nach der daraus folgenden Nichtbesetzung des Postens und einer grundsätzlichen Entscheidung des englischen Parlaments im Jahre 1425, die der Hanse das Recht auf einen englischen Ältermann attestierte, änderte sich die Prozedur der Amtseinsetzung. Bis zu diesem Zeitpunkt hatte das Kontor einen ihm passenden Kandidaten aus der Stadtverwaltung bestimmt, ihm den Posten angetragen und um die Zustimmung der Londoner Administration gebeten. Da sich London aber mehrere Jahre geweigert hatte, den Posten zu besetzen, rief die Niederlassung den englischen König an. 1426 berief die Vormundschaftsregierung Heinrichs VI.¹⁸ mit parlamentarischer Zustimmung einen der drei vom Stalhof vorgeschlagenen Ältermänner.¹⁹ Im selben Jahr wurde festgelegt, daß der König und sein Rat einen Monat nach Freiwerden des Postens einen - vom Kontor vorgeschlagenen - Nachfolger benennen sollten. Erst nach dieser Ernennung erfolgte die nun rein formale Bestätigung der Londoner Stadtverwaltung.²⁰ Diese Art und Weise der Benennung des englischen Ältermannes wurde bis zum Ende des hier behandelten Zeitraumes vom Stalhof verteidigt.²¹

Sicher ist, daß der englische Ältermann seit dem Jahre 1347 in strittigen Zollfragen zwischen Stalhof und englischen Zollbehörden entschied.²² Außerdem beriet er die Kontorleitung in Handelskonflikten. 1504 holte sich der Stalhof seinen Rat, nachdem Heinrich VII. den Kaufleuten aller Nationen verboten hatte, Waren in die Lande des Herzogs von Burgund zu führen, um diesen dadurch für die Unterstützung des Grafen von Suffolk zu bestrafen.²³ Der Hanse war angeboten wor-

¹⁷ F. SCHULZ, Die Hanse und England von Eduards III. bis auf Heinrichs VIII. Zeit, (AbhVerkehrsG, Bd. V), Berlin 1911, S. 76.

¹⁸ Heinrich V. war 1422 gestorben, sein Sohn und Thronfolger, Heinrich VI., war zu diesem Zeitpunkt erst 9 Monate alt.

¹⁹ ENGEL, (wie Anm. 2), S. 196.

²⁰ A. a. O., S. 197.

²¹ Als Beispiel mag die Berufung Ralph Warrens gelten. Am 17.10.1538 ernannte Heinrich VIII. ihn auf Wunsch der Hansen zum Ältermann (L.C.R.O.: Letterbook P 1532-1539, fol. 129 b). Am 20.11.1538 vermeldet das Letterbook P, fol. 136 a: *Item the Esterlynges appered and exhibited the Kynges patent for master Ralph Warren Alderman to be Alderman of the Stylyard as afore thys tyme other Aldermen hath exercysed the sayd Rowme*. Das heißt, die Stadtverwaltung wurde über den formalen Akt der Ernennung nur informiert. Diese Art des Vorgehens ist Teil der Einschränkung der Selbstverwaltung Londons durch die Krone. Vgl. dazu die Untersuchungen von G.L. GRONQUIST, *The relationship between the City of London and the Crown, 1509-1547*, unpublished Cambridge PhD 1986.

²² ENGEL, (wie Anm. 2), S. 194 mit den dazugehörigen Belegen.

²³ 1499 verließ der Graf von Suffolk England und sammelte im Ausland die Feinde Heinrichs VII. um sich. Kaiser Maximilian benutzte Suffolk als Druckmittel gegen den englischen König und versprach ihm Geld und Truppen, um gegen den Tudor zu ziehen. 1501 brauchte der Kaiser jedoch Geld für seinen Türkenfeldzug, so daß Heinrich ihm 50.000 Kronen versprach und im Gegenzug die Auslieferung seines Feindes verlangte. Trotz Annahme des Geldes lieferte Maximilian den im Aachener Exil lebenden Suffolk nicht aus. Für den Hintergrund dieser Episode s. T.H. LLOYD, *England and the German Hanse 1157-1611. A Study of their trade and commercial diplomacy*, Cambridge 1991.

den, ihre Laken nach Hinterlegung einer *recognisans* in ihre Heimatstädte ausführen zu dürfen. Nach der schweren Rüge, die der amtierende Ältermann des Stalhofes, Johannes Greverode, für die Ausstellung einer solchen Verschreibung wenige Jahre vorher von den Städten erhalten hatte, war sich die Kontorleitung offenbar unsicher, ob sie auf diesen Vorschlag eingehen sollte oder nicht. Nach einer Beratung mit dem englischen Ältermann Bartholomeus Rede, der den Hansen dringend von dieser Einlassung abriet, *nademe de bavenscreven recognisans ... nicht expresset, dat wii unse guder in des vorscreven heren Philippus landen schepphen moghen, dan alleyne expresset in Oestlande*²⁴, wodurch die Gefahr bestand, daß der englische König die Pfandsomme bei Bekanntwerden des ersten Verstoßes eines hansischen Kaufmanns einzog, unterrichtete der Stalhof die Städte von diesem Risiko und bat sie um eine endgültige Entscheidung.²⁵ Nachdem die meisten Städtevertreter auf den Hanseversammlungen des Jahres 1505 beschlossen hatten, keine Verschreibung einzugehen, sondern den König zu ermahnen, seine gegebenen Zusagen einzuhalten²⁶, setzte der Hansetag zu Lübeck im Juni 1506 ein Schreiben an Heinrich VII. auf und forderte ihn auf, die Rechte des Kontors zu achten.²⁷ Inwieweit der englische Ältermann bei den folgenden hansischen Vermittlungsversuchen mit der Krone aktiv wurde, verschweigen die Quellen. Damit bleibt die Kenntnis von dem Gespräch zwischen Kontorführung und englischem Ältermann zu den aktuellen Entwicklungen im englisch-burgundischen Verhältnis ein seltener Glücksfall, der verdeutlicht, wie kompliziert es ist, die Bedeutung des englischen Funktionsträgers für den Stalhof zu erfassen.

Die Funktion des englischen Ältermannes wurde stets von prominenten Vertretern der Londoner Stadtverwaltung, d.h. Älterleuten oder sogar dem Bürgermeister, übernommen. Die generalisierende Übertragung der Forschungsergebnisse Engels, der für das 13. und frühe 14. Jh. an mehreren Beispielen nachwies, daß deutsche Kaufleute das Londoner Indigenat erwarben und wenige Jahre später in einflußreiche Posten der Stadtverwaltung aufstiegen, Bürgermeister Londons und z.T. auch englische Ältermänner des Stalhofes wurden²⁸, hat dazu geführt, daß einschlägige Standardwerke der Hansegeschichtsschreibung den Eindruck erwecken, solche Karrieren seien für den gesamten Zeitraum zu beobachten. Die Zwänge für den Erwerb des Londoner Bürgerrechts zu dieser Zeit sind oben behandelt worden. Durch Dollinger wird die Besonderheit, daß Deutsche zu höchsten Würden in der Londoner Stadtverwaltung aufstiegen, verallgemeinert, wenn er schreibt: „Von den Kaufleuten vorgeschlagen und durch den König eingesetzt, war dieser [der engli-

²⁴ HR III, 5, Nr. 25.

²⁵ Ebd.

²⁶ A.a.O., Nr. 43 §§ 7 f.; Nr. 44 f.

²⁷ A.a.O., Nr. 117.

²⁸ ENGEL, (wie Anm. 2), S. 501 f., spielt insbesondere an auf Arnold, Sohn des Bremers Thedmar in der Zeit zwischen 1251 und 1260, Gerard Merbode aus Dortmund im Jahre 1282, Detmar aus Dortmund im Jahre 1302, Johann Lange alias John Long in den Jahren 1314, 1319 und 1320 sowie Konrad de atte Brock im Jahre 1342.

sche Ältermann - N.J.] notwendigerweise ein Londoner Bürger, manchmal der Mayor selbst, Mitglied des Rates der Stadt, dem er beim Antritt seines Amtes einen Eid leistete. Er war meist seiner Herkunft nach ein Deutscher, der in England naturalisiert worden war.²⁹ Da für das Ende des 15. und den Anfang des 16. Jh.s tatsächlich überwiegend englische Ältermänner das Amt übernahmen, die vor oder nach Amtsantritt auch zum Bürgermeister Londons aufstiegen, würde dies implizieren, daß ein wesentlicher Teil der Londoner administrativen Oberschicht in Deutschland geboren war. Diese Schlußfolgerung ist für den behandelten Zeitraum jedoch zurückzuweisen. Die Bürgermeister und englischen Ältermänner dieser Periode waren - soweit überprüfbar - ausschließlich geborene Engländer.

Mit dem englischen Ältermann war dem Stalhof einerseits ein einflußreicher Interessenvertreter innerhalb der Londoner Administration und des englischen Parlaments sicher, andererseits mußte die Niederlassung damit rechnen, daß Privilegienüberschreitungen zuungunsten Londons umgehend und unerbittlich bestraft würden. Diese Zweiseitigkeit spiegelt sich auch im Amtseid des englischen Ältermannes wider. Sein Versprechen, für die Erhaltung der hansischen Privilegien einzustehen, wurde durch den Zusatz relativiert, daß seine Tätigkeit den Freiheiten Londons nicht zuwider laufen dürfe.³⁰ Die Einhaltung dieses Eides bereitete den Amtsinhabern besonders im 16. Jh. erhebliche Schwierigkeiten. Die Diskussionen zwischen den Londoner Kaufleuten und den Hansen nahmen an Umfang und Schärfe zu. Während die Engländer die Hansekaufleute als überprivilegierte Konkurrenz betrachteten, versuchten die Hansen, jede Privilegienbeschneidung abzuwehren. Mit dem englischen Ältermann existierte ein kompetenter Ansprechpartner für beide Seiten, der die Konflikte überparteilich abwägen sollte. Mit seiner Vermittlerposition hatte er dafür zu sorgen, daß Streitigkeiten nicht eskalierten und zu einer Bedrohung des öffentlichen Friedens wurden. Leider sind bisher keine Anhaltspunkte für das Eingreifen des Amtsträgers in Fällen wie der versuchten Erstürmung des Stalhofes im Jahre 1493 oder den Ereignissen um Evil May Day 1517 bekannt.

Bedauerlicherweise existieren auch keinerlei Belege dafür, wie der Stalhof seinerseits der komplizierten Aufgabe gerecht wurde, den wichtigen Posten des englischen Ältermannes zu besetzen. Ob eine Versammlung der Kaufleute einberufen wurde, um die Vorzüge und Nachteile möglicher Kandidaten aus der Londoner Stadtverwaltung gegeneinander abzuwägen, ob der Vorstand diese Entscheidung unter sich traf oder ob auch die Städteversammlungen Vorschläge unterbreiteten, bleibt bisher - mangels Belegen in den Quellen - unklar. Dies erstaunt um so mehr, da die Regelungen zur Wahl der Kontorverwaltung in den Statuten breiten Raum einnehmen und keine Interpretationsmöglichkeiten offen lassen. Man sollte also vermuten, daß auch für die Besetzung eines so wichtigen und diffizilen Amtes wie dem des englischen Ältermannes genaue Festlegungen getroffen wurden, sieht sich in dieser Annahme aber getäuscht.

²⁹ DOLLINGER, (wie Anm. 5), S. 138.

³⁰ ENGEL, (wie Anm. 2), S. 194 f.

Wie schwierig die Auswahl eines geeigneten Kandidaten für das Kontor sein konnte, zeigt die Berufung Ralf Josselyns am 23. Mai 1466.³¹ Josselyn saß bereits im März 1462 in der Londoner Stadtverwaltung, als es zu Auseinandersetzungen zwischen dem Stalhof und der Stadt um die Reparatur von Bishopsgate kam und die Londoner Verantwortlichen einstimmig entschieden, der hansischen Niederlassung den Schlüssel zum Tor zu entziehen.³² Ob Josselyn in dieser Auseinandersetzung für die Interessen der Hansekaufleute argumentiert hatte oder sich seine Berufung durch andere Vorzüge anbot, ist nicht bekannt. Aufgrund der Quellenlage läßt sich auch nicht beurteilen, inwieweit es Josselyn in seiner Funktion als englischer Ältermann gelang, die Spannungen, die sich durch die Verhaftung der hansischen Kaufleute in London im Jahre 1468 verschärften, zu reduzieren.³³ Auch sein Einfluß auf die Entscheidung des Bürgermeisters und der Älterleute von London vom 11. und 16. Februar 1475, Eduard IV. die Rechte der Stadt am Stalhof zu überlassen und damit den Weg für die Erfüllung des Utrechter Vertrages zu ebnet, läßt sich nicht fassen.³⁴ In der Übereignungsurkunde, die den Mietpreis für den Stalhof festsetzte, wird er als anwesend genannt, die Diskussionen, die in dem Gremium geführt wurden, sind quellenmäßig wiederum nicht dokumentiert. Josselyn und drei später auf den Posten des englischen Ältermannes Berufene (John Yonge, William Tayllour, John Tate) waren auch auf der Beratung am 12. Mai 1475 anwesend, als die Londoner Stadtverwaltung beschloß, die Privilegien des Stalhofes mit dem Großen Siegel der Stadt zu bestätigen.³⁵ Wiederum erhellt die Quellenlage den Einfluß der betreffenden Älterleute auf die Diskussion nicht.

Durch die Übereignung eines Grundstückes in Lynn, auf dem sich die dortige hansische Niederlassung befand, an Eduard IV. ermöglichten die Londoner Älterleute John Tate und Thomas Bledlowe am 25. April 1475 die Übertragung des Lynner Kontors an die Hanse.³⁶ Vermutungen, daß sich der Londoner Stalhof an die Dienste dieser beiden Männer erinnern und sie für den Posten des englischen Ältermannes vorschlagen würde, wurden im Fall Tates erst im Jahre 1511 bestätigt.³⁷ Vor ihm wurden damit fünf andere uns bekannte Kandidaten (Yonge, Tayllour, Gardener, Percevale, Rede) benannt. Tate muß bald nach seiner Berufung gestorben sein, denn Laurence Aylmer wird bereits 1516 zum *Alderman loco Richard Hadden*, offenbar dem Nachfolger Tates, bestellt.³⁸ Der zweite der früheren Besitzer des Lynner Grundstückes, Thomas Bledlowe, ist dagegen nie als englischer Ältermann des Stalhöfes nachweisbar.

³¹ Letterbook L, (wie Anm. 12), S. 65.

³² A.a.O., S. 13 f.

³³ Für den Hintergrund dieser Inhaftierung vgl. die Ausführungen in JÖRN, (wie Anm. 3), Kapitel 2.1.

³⁴ Letterbook L, (wie Anm. 12), S. 127.

³⁵ A.a.O., S. 129.

³⁶ HUB X, Nr. 407.

³⁷ Calendar of the Manuscripts of the Most Honorable the Marquis of Salisbury, hg. v. E. SALISBURY, Vol. XIII, London 1915, S. 8.

³⁸ L.C.R.O.: Reports of Aldermen X, fol. 130 b.

Ein weiterer Amtsinhaber, Richard Gardener, mag sich für die Besetzung des Postens durch seine Zugehörigkeit zum einflußreichen Court of Mercers empfohlen haben. Am 5. November 1478 bat der hansische Ältermann des Stalhofes die Vorsteher der Mercers, Richard Gardener, Thomas John, Robert Tate und Hugh Clapton, darum, das Amt des *comen meter at the Stylyard and other placys for lynyn clothe* wegen Krankheit des Inhabers neu zu besetzen. Umgehend benannten die Verantwortlichen einen neuen Kandidaten.³⁹ Sechs Jahre später erhielt Gardener das Amt des englischen Ältermannes des Kontors.⁴⁰ Auch für John Mundy scheint die Berufung in dieses Amt über die Probleme um den *Common Meter* geführt zu haben. 1524 werden er und die Älterleute Monoux, Milburn, Aleyn und Seymer benannt, *to be as well at communication with the Council of the City as with the Judges, concerning the Office of Common Meter of the Stylyard*.⁴¹ Am 23. November desselben Jahres wurde sein Patent als englischer Ältermann des Stalhofes präsentiert.⁴²

Mit den hier vorgestellten Beispielen sind bereits alle bekannten Schnittstellen zwischen dem Stalhof und den ihn betreffenden Entscheidungen der Stadtverwaltung ausgeschöpft. Es überrascht nicht, daß man bei der Benennung des Kandidaten auf Mitglieder der Stadtverwaltung zurückgriff, die bereits vorher in ihrem Amt günstige Entscheidungen für den Stalhof getroffen hatten. Zwischen einer solchen Entscheidung und der Benennung als Ältermann konnte aber - wie der Fall Tates zeigt - eine sehr lange Zeit vergehen. Daß es darüber hinaus keinen kausalen Zusammenhang zwischen einer Gefälligkeit für das hansische Kontor und dem Antritt des Postens als englischer Ältermann geben muß, beweist der Fall des Thomas Bledlowe. Die dürftige Quellenlage macht es insgesamt jedoch überaus kompliziert, einen Mechanismus - wenn es ihn denn gegeben hat - in der Berufungspraxis der englischen Ältermänner herauszufinden.

War für den deutschen Ältermann in den Statuten nur eine Amtszeit von einem Jahr vorgesehen⁴³, so galt diese Beschränkung für den englischen Ältermann offensichtlich nicht. Das Amt war an die Ausübung des Postens in der Stadtverwaltung gekoppelt und wurde nahezu ausnahmslos über mehrere Jahre, zum Teil über eine gesamte Dekade, manchmal bis zum Tod des Amtsinhabers, versehen. Mit Hilfe der Londoner Archive sind die englischen Ältermänner relativ lückenlos nachzuweisen. Bei der Wiederinbesitznahme des Kontors nach dem Utrechter Frieden im Jahre 1474 übte Ralf Josselyn bzw. Justlyn das Amt aus.⁴⁴ Nachdem am

³⁹ Vgl. Acts of the Courts of the Mercers Company 1453-1527, hg. v. L. LYELL; F.D. WATNEY, Cambridge 1936, S. 107.

⁴⁰ Calendar of Letter Books, preserved among the archives of the Corporation of the City of London at the Guildhall, Letterbook K, hg. v. R.R. SHARPE, London 1911, S. 211.

⁴¹ L.C.R.O.: Reports of Aldermen, fol. 190 b.

⁴² L.C.R.O.: Letterbook N (1515-1525), fol. 279 b.

⁴³ Zur generellen Vorgehensweise und zu Verstößen gegen die Statuten vgl. die Ausführungen in JÖRN, (wie Anm. 3), Kapitel 5.2.

⁴⁴ 10.4.1476 Instruktion der Sendeboten des Stalhofes zur Lübecker Tagfahrt (HUB X, Nr. 477 § 94). Josselyn war bereits 1466 berufen worden. Vgl. oben.

14. November 1478 Sir Johannes Jonge oder Yonge, Ältermann Londons, von Eduard IV. zum Ältermann des Stalhofes ernannt wurde⁴⁵, übernahm drei Jahre später William Tayllour das Amt.⁴⁶ Am 28. Februar 1484 wurde Sir Richard Gardener, Ältermann Londons, vom neuen König, Richard III., mit der Wahrnehmung der Aufgabe betraut.⁴⁷ Daß die Amtsausübung des hansischen Rechtsbeistandes nicht an die Regierungszeit eines Königs gebunden war, ist u.a. durch die Anerkennung Gardeners im Amt durch Heinrich VII. bewiesen. Erst 1490 wurde die Benennung eines Nachfolgers, des Ältermannes Sir John Percevale⁴⁸, nötig, der 1504 durch Sir Bartholomeus Rede abgelöst wurde.⁴⁹ In der Regierungszeit Heinrichs VIII. sind dann seit 1511 Sir John Tate⁵⁰, ab 1516 Sir Laurence Aylmer⁵¹, der den verstorbenen Richard Hadden ablöste⁵², seit 1525 Sir John Mundy⁵³, der 1530 von Richard Chawry abgelöst wurde⁵⁴, und seit 1538 Sir Ralf Warren⁵⁵ als englische Ältermänner bezeugt.

Mit Warren verlieren sich die Spuren dieses Amtes in den Quellen der Londoner Stadtverwaltung. Leider schweigen die Akten der Londoner Archive auch über die hansischen Bemühungen, das Amt nach dem Tode Warrens während der Regierungszeit Eduards VI. erneut zu besetzen. Es ist durchaus denkbar, daß der Widerstand der Londoner Kaufleute gegen diese Schiedsstelle so groß war, daß er eine Neubesetzung des Postens verhinderte. Sir John Gresham und andere einflußreiche Londoner drängten seit dem Tode Heinrichs VIII. massiv auf die Einschränkung der hansischen Rechte.⁵⁶

Wie an einigen konkreten Beispielen gezeigt wurde, ist die tatsächliche Bedeutung des englischen Ältermannes für den Stalhof aus den Quellen nur schwer faßbar. Sein Einfluß auf die Ausübung der Rechtssprechung kann nur durch den Text der Patente bewiesen werden; möglicherweise vorhandene Quellen, die Diskussionen vor den Gerichten oder in der Londoner Stadtverwaltung belegen, konnten bisher nicht gefunden werden. Ebenso wenig ist es möglich, den Einfluß des Mandatsträgers auf englisch-hansische Verhandlungen zu bestimmen. Unter den Delegierten

⁴⁵ L.C.R.O.: Letterbook L (1460-1496), fol. 138 b.

⁴⁶ 7.3.1481 Ernennung William Tayllours durch Eduard IV. (HUB X, Nr. 891).

⁴⁷ L.C.R.O.: Letterbook L (1460-1496), fol. 196 b.

⁴⁸ A.a.O., fol. 278 b.

⁴⁹ L.C.R.O.: Journal of the Court of Common Council, Vol. X, fol. 298 b.

⁵⁰ Calendars of the Manuscripts of the Most Honorable the Marquis of Salisbury, Pt. XIII, hg. v. E. SALISBURY, London 1915, S. 8.

⁵¹ L.C.R.O.: Reports of Aldermen, Vol. XI, fol. 130 b.

⁵² Ebd. Die Amtszeit Haddens ist aus den Quellen nicht dokumentierbar.

⁵³ Letters and Papers, foreign and domestic of the reign of Henry VIII, Vol. III, 2, hg. v. J.S. BREWER, London 1867, Nr. 1298.

⁵⁴ L.C.R.O.: Reports of Aldermen, Vol. XI, fol. 19 b.

⁵⁵ L.C.R.O.: Letterbooks P (1532-1539), fol. 129 b.

⁵⁶ Vgl. JÖRN, (wie Anm. 13).

zu den Gesprächen in Antwerpen, Brügge oder London tauchen die uns bekannten Namen der englischen Älterleute nicht auf, und welchen Einfluß ihr Rat auf die Vorbereitungen der Gespräche hatte, ist nicht bekannt. Wir wissen auch nicht, ob es zu einem regelmäßigen Gedankenaustausch zwischen der Leitung des Stalhofes und dem Vertreter der Stadtverwaltung kam oder ob man nur in Krisensituationen oder bei Gerichtsentscheidungen zusammentraf. Ob die Verfasser englischer Denkschriften einige ihrer Insider-Informationen über die Stalhofstrukturen möglicherweise von den englischen Älterleuten erhalten hatten, konnte bisher ebenfalls nicht geklärt werden. Wie wichtig dieser historisch gewachsene Posten für die Hansen war, läßt sich nur daran ermessen, daß auf seine umgehende Wiederbesetzung bei Vakanz gedrungen wurde. So müssen viele Fragen zu Auswahlkriterien und Benennungsmechanismen für das Amt sowie zum Wirken des englischen Ältermannes so lange offen bleiben, bis es weiteren Forschungen gelingt, neue, aussagekräftige Quellen zu diesem Komplex zu erschließen.

Abbildungsverzeichnis

- Abb. 1 zu Theuerkauf: Miniatur Bilderhandschrift Hamburger Stadtrecht (Staatsarchiv Hamburg)
- Abb. 2 zu Langer: Auktionskatalog Stypmann (Universitätsbibliothek Greifswald)
- Abb. 3 zu Langer: Stammbaum Stypmann (Universitätsbibliothek Greifswald)
- Abb. 4 zu Harder-Gersdorff: Blatt 273 aus dem Sprachführer des Tönnies Fonne (1607) nach dem Faksimile Druck: Tönnies Fenne's Low German Manual of Spoken Russian, Pskov 1607, hg. v. L.L. Hammerich; R. Jakobson; E. van Schooneveld; T. Starck; A. Stender-Petersen, Kopenhagen 1961, Bd. I: Facsimile Copy
- Abb. 5 zu Fritze, Hafen: Lübeck (nach einem Holzschnitt von Elias Diebel, 1552)
- Abb. 6 zu Fritze, Hafen: Lüneburger Kran (Karl Pagel, Die Hanse, Oldenburg 1942)
- Abb. 7 zu Paul: G. Hulst van Keulen, Karte der Zuidersee (Nederlands Scheepvaartmuseum)
- Abb. 8 zu Paul: J. Rietschoof, De Vlietstroom um 1730 (Rijksarchief Noord-Holland)
- Abb. 9 zu Paul: Amsterdam (Merian Europa, Bärenreiter-Verlag Kassel und Basel 1965, Nr. 4)
- Abb. 10 zu Böcker: Bodden und Haff, Barth (Merian Topographica Germaniae: Mecklenburg-Pommern, Bärenreiter-Verlag Kassel und Basel 1965, S. 22)
- Abb. 11 zu Böcker: Bodden und Haff, Stettin (Merian Topographica Germaniae: Mecklenburg-Pommern, Bärenreiter-Verlag Kassel und Basel 1965, S. 104)

Siglen- und Abkürzungsverzeichnis

AbhhHdlSozialG	Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte
AbhhVerkehrG	Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte
ADB	Allgemeine Deutsche Bibliographie
AHEB	Analectes pour servir à l'histoire ecclesiastique de la Belgique
ArchDipl	Archiv für Diplomatie
ArchKulturg	Archiv für Kulturgeschichte
AHL	Archiv der Hansestadt Lübeck
BaltMschr	Baltische Monatschrift
BL	British Library
BS	Baltische Studien
BSB	Berlinisches Stadtbuch
BUB	Urkundenbuch zur Berlinischen Chronik
CDB	Codex Diplomaticus Brandenburgensis
CDSR	Codex Diplomaticus Saxoniae regiae
CDS	Codex Diplomaticus Silesiae
CGIA	Historisches Staatsarchiv der UdSSR
ChrondtStädte	Chroniken deutscher Städte
DN	Diplomatarium Norvegicum
GSJb	Greifswald-Stralsunder Jahrbuch
HamUB	Hamburgisches Urkundenbuch
HGbl	Hansische Geschichtsblätter
HGQ	Hansische Geschichtsquellen
HGV	Hansischer Geschichtsverein
HR	Hanserezesse
HUB	Hansisches Urkundenbuch
HZ	Historische Zeitschrift
ILH	Indrika Livonijas hronika. Tulk. J. KRIPENS, Riga 1936
JbbGOE	Jahrbücher für die Geschichte Osteuropas
JbG	Jahrbuch für Geschichte
JbGF	Jahrbuch für Geschichte des Feudalismus
JbGsozLE	Jahrbuch für Geschichte der sozialistischen Länder Europas
JbKGV	Jahrbuch des Kölner Geschichtsvereins
JbVGBerlin	Jahrbuch des Vereins für die Geschichte Berlins
JbWG	Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte
JbWittBr	Jahrbuch der Wittheit zu Bremen
L.C.R.O.	London Corporation Record Office
LexMA	Lexikon des Mittelalters
LPSR ZA Vēstis	Latvijas PSR Zinātņu akadēmijas vēstis
LUB	Lübeckisches Urkundenbuch

LünebBl	Lüneburger Blätter
MblIGPGA	Monatsblätter der Gesellschaft für pommersche Geschichte und Altertumskunde
MGH	Monumenta Germaniae Historica
MJbb	Jahrbücher des Vereins für Mecklenburgische Geschichte und Altertumskunde
MLHA	Mecklenburgisches Landeshauptarchiv Schwerin
MUB	Mecklenburgisches Urkundenbuch
N.F.	Neue Folge
NGL	Norges Gamle Love
PblIHGV	Pfingstblätter des Hansischen Geschichtsvereins
PJbb	Pommersche Jahrbücher
PRLU	Sammlung gemeiner und besonderer Pommerscher und Rügischer Landes-Urkunden, Gesetze, Privilegien, Verträge, Constitutionen und Ordnungen. Zur Kenntniß der alten und neueren Landes-Verfassung, insonderheit des Königlich-Schwedischen Landes-Theils, hg. v. J.C. DÄHNERT; G. VON KLINCKOWSTRÖM, Stralsund 1765 ff.
P.R.O.	Public Record Office
PSZ	Polnoe sobranie zakonov Rossijskoj imperij
QDarstGNdSach	Quellen und Darstellungen zu Geschichte Niedersachsens
QDHansGesch	Quellen und Darstellungen zur Hansischen Geschichte
RegNor	Regesta Norvegica
ScandJH	Scandinavian Journal of History
StH	Staatsarchiv Hamburg
StABa	Stadtarchiv Barth
StARos	Stadtarchiv Rostock
StAStral	Stadtarchiv Stralsund
VPLA	Vorpommersches Landesarchiv
VSWG	Vierteljahresschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte
WestfForsch	Westfälische Forschungen
WestfZ	Westfälische Zeitschrift
WZEMAU	Wissenschaftliche Zeitschrift der Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald, gesellschafts- und sprachwissenschaftliche Reihe
WZRos	Wissenschaftliche Zeitschrift der Universität Rostock, gesellschafts- und sprachwissenschaftliche Reihe
ZfG	Zeitschrift für Geschichtswissenschaft
ZfSlaw	Zeitschrift für Slawistik
ZfO	Zeitschrift für Ostforschung
ZGesSchleswHolstG	Zeitschrift der Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte
ZPreußGLdKde	Zeitschrift für preußische Geschichte und Landeskunde
ZVGS	Zeitschrift des Vereins für die Geschichte Schlesiens
ZVHG	Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte
ZVLGA	Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde

Index der Personen- und Ortsnamen

Personen des 19. und 20. Jh.s werden mit Name, Vorname aufgeführt, alle anderen erscheinen in der Reihenfolge Vorname Name.

A

A. G. Schwartz 147
 Åbo 12; 44; 46; 47; 310
 Abraham Ortelius 56
 Absalon, Ebf. v. Roskilde 121
 Adam Olearius 56; 57; 58
 Adam von Bremen 120
 Adolf III., Gf. v. Holstein 131
 Adolf IV., Gf. v. Holstein 132; 134
 Aelbert Haeijen 204; 205
 Afrika 57
 Ahnlund, Nils 310; 311
 Ahrensböck 64
 Ahrenshoop 147
 Alain Croix 61
 Alande 117
 Albert, Bf. v. Livland 289
 Albert, Bf. v. Riga 122; 123; 126
 Albert Krantz 56
 Albert 80
 Ålborg 64
 Albrecht Gyldenhusen 69
 Albrecht II., dt. Kg. 232
 Albrecht III., Kg. v. Schweden 314
 Albrecht I., Hz. v. Sachsen 288
 Albrecht II., Mgf. v. Brandenburg 261
 Albrecht II., Hz. v. Mecklenburg 256; 314

Albrecht VII., Hz. v. Mecklenburg 148
 Albrecht, Gf. v. Holstein 132; 133
 Aleksej Prokofev 175
 Alexander IV., Papst 264
 Aller 130
 Alpatow, Michail 77
 Alster 130; 139; 142
 Altdamm 151; 241; 244
 Altmark 267
 Amandus Carolus Vanselow 28
 Amerika 57
 Amiens 94
 Amsterdam 55; 59; 104; 136;
 147; 161; 162; 164; 165; 166; 167;
 168; 203; 204; 205
 Andrej Eroševskij 179
 Angermeier, Heinz 234; 235
 Angermünde 271; 272; 280
 Anklam 149; 151; 152; 153;
 154; 155; 157; 239; 240; 242; 244;
 245; 246; 247; 248; 250; 251; 258;
 269; 270; 272; 275; 276; 277; 278;
 279; 280
 Anneken Jagehorn 62; 65
 Anton Köhler 57
 Antwerpen 18; 104; 110; 161;
 204; 341
 Apule 117
 Arboga 310

- | | | | |
|---|---|--|---|
| Archangelsk | 170 | Bergedorf | 141 |
| Århus | 37 | Bergen 12; 18; 19; 75; 137; 184; 232;
312; 313; 315; 316; 317; 318; 319;
320 | |
| Arnd Jagehorn | 61; 62; 63;
64; 65; 66 | Bergenhuis | 320 |
| Arnd Polemann | 44 | Bergen-op-Zoom | 18 |
| Arnold von Lübeck | 131 | Bergmann, Arthur | 258 |
| Arnoldus Naghel | 34 | Berlin 228; 253; 254; 255; 256;
257; 258; 259; 260 | |
| Arnshopen | 146 | Bernhard Niehues | 300 |
| Arnt Wylde | 69 | Berthold, Brigitte | 234 |
| Artlenburg | 289 | Bertold Rucenberg | 14 |
| Asien | 165 | Beseritz | 263 |
| Askanier | 261; 270; 271; 279 | Bille | 130; 142 |
| Assmann, Erwin | 242 | Bindig, Günther | 93 |
| Atlantik | 202 | Binnenalster | 130 |
| Außenalster | 130 | Birger, Jarl v. Schweden | 294; 310;
311; 312; 313 |
| Avdij Fitakov | 174 | Birka | 117 |
| B | | Bodden | 145; 147 |
| Bahn | 263 | Bogislaw I., Hz. v. Pommern | 261;
262 |
| Balduin von Alna | 126 | Bogislaw III., Hz. v. Pommern | 270; |
| Balthasar Prütze | 24; 27 | 271 | |
| Baltikum 33; 38; 46; 76; 115; 116;
118; 119; 121; 125; 126; 127; 128;
161; 164; 176; 204; 283; 284; 288;
293; 294; 297 | | Bogislaw IV., Hz. v. Pommern | 151;
154; 242; 245; 246; 269; 276 |
| Barbara Botter | 27 | Bogislaw X., Hz. v. Pommern | 279 |
| Barcelona | 12 | Böhmen | 135 |
| Bardi, Familie | 16 | Boleslaw Schiefmund | 127 |
| Barnekow, Familie | 155 | Børglum | 37 |
| Barnim I., Hz. v. Pommern | 241;
263; 264; 265; 266; 267; 268; 269 | Bornholm | 248; 251 |
| Barnim II., Hz. v. Pommern | 269 | Bornhöved | 262; 288 |
| Barnim III., Hz. v. Pommern | 242 | Bosman | 56 |
| Barnim IV., Hz. v. Pommern | 242 | Botter, Familie | 27; 28 |
| Barnim VIII., Hz. v. Pommern | 151;
248 | Brabant | 33; 35; 37; 237 |
| Barth 146; 147; 151; 152; 153;
154; 156; 157; 158; 159; 242; 248;
249; 250; 275; 276; 277; 278; 279;
280; 281 | | Brake!l | 218 |
| Bartholomäus Gothan | 45; 46;
47; 79 | Brandenburg, Familie | 27 |
| Bartholomeus Rede | 336; 338; 340 | Brandenburg, Mgft. | 134; 135;
150; 235; 240; 243; 261; 262; 263;
264; 265; 267; 269; 270; 271; 272;
273; 276; 279; 280 |
| Basel | 219 | Brandenburg, Stadt | 258; 259 |
| Battenberg, Friedrich | 226 | Brandt, Ahasver von | 113 |
| Belgard | 239; 265 | Brasilien | 60 |
| | | Braunschweig | 23; 25; 130; 218;
293; 294; 299; 305 |

Bremen, Stadt 12; 17; 102; 104; 107;
109; 138; 185; 189; 190; 191; 193;
195; 196; 197; 198; 206; 210; 218;
223; 226; 284; 293; 294
Bremen, Erzbm. 232; 290; 294
Breslau 225
Bretagne 61
Brömbse *Siehe* Brömse, Familie
Brömse, Familie 34; 52
Brovalla 125
Broviken 118
Brügge 12; 15; 17; 19; 75; 104;
107; 182; 219; 227; 228; 232; 234;
287; 297; 341
Brunkeberg 314
Brünn 221
Bruns, Friedrich 101
Brunward, Bf. v. Schwerin 263
Burgund 236; 237; 335; 336
Burmester 152; 248
Bursfeld 64
Bützow 95
Byzanz 74; 77

C

Camman 24
Cappenberg 78
Carion 56; 58
Castel Castre 201
Castorp, Familie 16
Catharina Botter 28
Chartres 94
Cherin Schagen *Siehe* Jürgen Hagen
China 57
Chisebertus Korling 202
Christian I., Kg. v. Dänemark
223; 237
Christoph II., Kg. v. Dänemark 243;
272
Circipanien 263
Claus Jacke 248; 277
Clausewitz, Karl von 207
Clawes Bolthe 148
Clawes Jörck 149
Clawes Maske 186

Cölln b. Berlin 228; 255; 256; 257;
258
Cologne *Siehe* Köln
Conring 57
Cornelis Anthonisz 203; 204
Cornelis Dircksz Muys 166
Cottbus 217
Courland *Siehe* Kurland
Crampe 151; 241

D

Damm 155; 247; 278
Dänemark 33; 36; 37; 38; 40; 41;
43; 45; 60; 62; 79; 81; 99; 102; 117;
119; 120; 122; 125; 127; 150; 154;
157; 165; 205; 213; 220; 222; 224;
225; 226; 233; 236; 240; 243; 246;
247; 248; 249; 250; 251; 256; 261;
262; 264; 269; 271; 272; 273; 276;
277; 287; 288; 294; 295; 296; 297;
318; 325; 326
Daniel, Metropolit von Novgorod 46
Daniello Bartolus 27
Dänische Wieck 145
Dannenber, Gft. 270
Danzig 19; 21; 34; 35; 38; 39; 45;
62; 102; 104; 105; 107; 108; 109;
110; 151; 158; 183; 210; 221; 222;
223; 225; 226; 237; 239; 248; 250;
277; 294; 299
Dargun 95
Darß 146
Darßer Kanal 146
Darz *Siehe* Darß
Daugava *Siehe* Düna
David Mevius 25; 26
Dehio, Georg 96
Delft 166
Demmin 149; 152; 153; 155; 242;
244; 245; 246; 247; 250; 262; 263;
265; 266; 267; 268; 269; 270; 272;
275; 278; 279; 280
Deutschland, Deutsche 11; 46; 56;
59; 60; 73; 75; 76; 78; 79; 81; 83;
84; 90; 95; 121; 122; 123; 124; 126;
127; 128; 267; 284; 309; 310; 312;

- 313; 314; 315; 316; 317; 318; 319;
320; 332; 337; 339
- Dietrich von Moers, Ebf. v. Köln 228
- Dietrich Zodeman 246
- Dinant 293
- Dithmarschen 223; 237
- Djerv 124
- Dmitri Gerassimow 78
- Dnjepr 324
- Doberan 95
- Dollinger, Philippe 15; 16; 284; 336
- Dordrecht 104
- Dornbusch 111; 204
- Dorpat 18; 35; 75; 76; 328
- Dorthen Blome 71
- Dortmund 15; 16; 18; 259; 290;
293; 300
- Douai 31
- Dove Elbe 142
- Duby, Georges 94
- Düna 115; 122; 124; 125
- E**
- Ebel, Wilhelm 254
- Eberswalde 257
- Eduard IV., Kg. v. England 253;
338; 340
- Eduard VI., Kg. v. England 340
- Eghard Westranse 222
- Egil 119
- Egmond aan Zee 165
- Ehbrecht, Wilfried 306
- Eilhard Lubin 147
- Eismeer 170
- Elbe 59; 110; 130; 132; 133; 134;
136; 137; 140; 141; 142; 212; 240;
261
- Elbing 202
- Elbmarschen 137
- Elde 261
- Eldena 263
- Ellmers, Detlev 103
- Elsebe Hasse 71
- Elvir 126
- Emden 184; 185; 197; 205
- Emmanuel van Meteren 56
- Emsmündung 205
- Engel, Karl 332; 333; 336
- England, Engländer 11; 13; 15;
16; 18; 27; 45; 51; 58; 59; 106; 111;
135; 136; 145; 163; 165; 202; 219;
224; 233; 236; 237; 240; 253; 286;
287; 290; 295; 297; 315; 331; 332;
333; 334; 335; 336; 337; 338; 339;
340; 341
- Enkhuizen 161; 162; 164; 165;
166; 168; 204
- Erasmus von Rotterdam 36
- Erfurt 36; 218
- Erich IV., Kg. v. Dänemark 264
- Erich V., Kg. v. Dänemark 244
- Erik Magnusson, Kg. v. Norwegen
316
- Erik von Pommern, nordischer Uni-
onskönig 220; 223; 233; 314
- Erich, Hz. v. Sachsen-Lauenburg 224
- Ermland, Bsm. 221
- Eßlingen 110; 134; 141
- Esten 75; 118; 119; 121; 122;
126; 127
- Estland 35; 119; 128; 205
- Europa 12; 16; 19; 57; 58; 60; 74;
94; 115; 161; 172; 239; 319
- Evert Segeberg 69
- F**
- Fahlbusch, Friedrich Bernward 218
- Falsterbo 157; 245; 251; 276
- Färöer 315
- Felix Fabri 11
- Filimov 178
- Finnischer Meerbusen 169; 170; 173
- Finnland, Finnen 33; 36; 38; 40; 41;
43; 46; 47; 74; 203
- Flandern 11; 14; 18; 20; 75; 105;
134; 135; 136; 137; 202; 205; 233;
236; 237; 240; 287; 288; 290; 291;
295; 297; 331
- Florenz V., Gf. v. Holland 294
- Foma Kuznecov 174
- Franeker 31
- Frankfurt am Main 12

- Frankfurt an der Oder 257; 258
 Frankreich 13; 27; 28; 31; 51;
 55; 58; 59; 60; 95; 96; 97; 99; 165;
 180; 198; 224; 236
 Frans Hogenberg 147
 Franz Joël 28
 Franz Stypmann 25; 26; 27; 28
 Freyberger 57
 Friedland, Klaus 218; 284
 Friedrich I. Barbarossa, dt. Kg. u. Ks.
 78; 121; 129; 132; 133; 261
 Friedrich II., dt. Kg. u. Ks. 132; 261;
 262; 264; 293
 Friedrich III., dt. Kg. u. Ks. 216;
 221; 223; 226; 227; 228; 232; 235;
 237
 Friese Vlak 163
 Friesen 122
 Friesland 168; 290
 Fritze, Konrad 98; 215; 242
 Fürstenau 303
 Fürstenberg 272
 Fürstenwerder 272
- G**
- Gammer Elbe 141; 142
 Gartz 155; 243; 244; 247; 250; 251;
 269; 271; 272; 276; 277; 278; 279;
 280; 281
 Gênes *Siehe* Genua
 Gennadi, Ebf. v. Novgorod 74; 78;
 79
 Gent 104
 Genua 12; 55
 Georg Braun 147
 Georgij Trachaniot 45
 Gerardus Mercator 56
 Gerd Blome 71
 Gerhard I., Gf. v. Holstein 289
 Gerritsz. 205
 Gibraltar 202
 Giovanni Botero 56
 Glücksburg 60
 Godeke Michels 147
 Gollnow 155; 239; 244; 247; 250;
 278
 Gollwitzer, Heinz 217; 218; 236
 Gölnitz 56
 Goslar 221; 222; 228; 259
 Goten 121
 Gothan 79
 Gotland 18; 118; 120; 121; 122;
 123; 125; 126; 209; 248; 251; 278;
 286; 288; 289; 293; 297; 324; 325
 Göttingen 218
 Gregorius Polman 79
 Greifenberg 247; 251; 271
 Greifenhagen 155; 243; 244; 246;
 247; 250; 271; 272; 278
 Greifswald 23; 24; 25; 26; 27;
 28; 43; 44; 47; 104; 112; 145; 149;
 150; 151; 152; 153; 154; 155; 218;
 239; 240; 241; 242; 243; 244; 245;
 246; 247; 248; 250; 251; 270; 271;
 272; 275; 276; 277; 278; 279; 280
 Greifswalder Bodden 145
 Grenste 123
 Greverade, Familie 34
 Griechenland, Griechen 45; 78
 Grimmen 276
 Grobiņa *Siehe* Grobin
 Grobin 117
 Groningen 204
 Grönland 57; 315
 Groswin 242
 Grünenberger 56
 Gudelius, Georg 304
 Guinea 60
 Gunhild, Königin 119
 Gützkow 151; 242
- H**
- Hachede 142
 Hadeln 140
 Haff 145; 149; 244; 268
 Håkon IV. Håkonsson (den Gamle),
 Kg. v. Norwegen 316
 Håkon V. Magnusson, Kg. v. Nor-
 wegen 317; 318
 Håkon VI. Magnusson, Kg. v. Nor-
 wegen u. Schweden 319
 Halberstadt 47; 222

- | | | | |
|--|--|---------------------------------|--|
| Halle | 135 | Heinrich von Lettland | |
| Hamburg | 12; 17; 18; 20; 45;
51; 52; 53; 54; 59; 60; 102; 104;
105; 106; 107; 108; 109; 110; 111;
129; 130; 131; 132; 133; 134; 135;
136; 137; 138; 139; 140; 141; 142;
143; 181; 183; 184; 185; 190; 191;
193; 198; 206; 209; 210; 212; 218;
223; 227; 234; 254; 262; 279; 288;
289; 290; 294; 297 | <i>Siehe</i> Heinrich der Lette | |
| Hamm | 300; 305 | Hemann, Friedrich-Wilhelm | 302 |
| Hannover | 209; 218 | Henn, Volker | 287; 296; 297; 306 |
| Hans Karok | 186 | Herford | 218 |
| Hans Loyle | 239; 277 | Hergemöller, Bernd-Ulrich | 302 |
| Hans Permin | 149 | Hermann Bonnus | 56 |
| Hans Ryssenberch | 80 | Hermann Karsten | 70 |
| Hans Stern | 48 | Hermann Langenbeck | 138 |
| Häpke, Rudolf | 284 | Hertesburg | 158 |
| Harald Hildetand, Kg. v. Dänemark | 118; 125 | Hiddensee | 111; 145; 203; 204 |
| Harburg | 140; 141 | Hildebrand Veckinchusen | 19 |
| Harvestehude | 138 | Hildesheim | 304 |
| Hedeby | 121 | Hinrich Castorp | 15; 16; 207 |
| Heidelberg | 36 | Hirsch, Theodor | 239 |
| Heinrich VII., dt. Kg. | 289 | Holbach, Rudolf | 13 |
| Heinrich III., Kg. v. England | 289 | Holland | 31; 51; 56; 59; 60; 136;
148; 158; 161; 162; 163; 164; 165;
166; 167; 176; 188; 205; 206; 237;
290; 320 |
| Heinrich VI., Kg. v. England | 335 | Holsati | <i>Siehe</i> Holstein |
| Heinrich VII., Kg. v. England | 335;
336; 340 | Holstein | 37; 38; 39; 40; 41;
43; 64; 130; 131; 132; 133; 140;
143; 237; 262; 283; 289; 293 |
| Heinrich VIII., Kg. v. England | 340 | Holtze, Friedrich | 258 |
| Heinrich der Löwe, Hz. v. Sachsen u.
Bayern | 131; 132; 261; 289; 310 | Hoon | 161; 162; 164; 165; 166;
168 |
| Heinrich I., Hz. v. Schlesien | 264 | Hugh Clapton | 339 |
| Heinrich, Hz. v. Schlesien-Glogau | 224 | Hugo Grotius | 57 |
| Heinrich, Hz. v. Schleswig | 231 | Huisduinen | 162; 165 |
| Heinrich I., Gf. v. Schwerin | 262; 294 | Huizinga, Johan | 215 |
| Heinrich II., Fs. v. Mecklenburg-
Stargard | 271; 272 | Huy | 293 |
| Heinrich Buchow | 186 | | |
| Heinrich der Lette | 121; 122; 123;
124; 125; 126; 127 | <i>I</i> | |
| Heinrich Dietrich Köhler | 57 | Iberische Halbinsel | 51; 58; 59 |
| Heinrich Rubenow | 44 | Iburg | 303 |
| Heinrich Stamke (Stamichius) | 25 | Ihna | 265 |
| Heinrich Sudermann | 25 | IJ | 168 |
| | | IJssel | 161 |
| | | Ilmenau | 134 |
| | | Indien | 57 |
| | | Ingvar der Reisende | 124 |
| | | Iogan Gindrich Den | <i>Siehe</i> Johann |
| | | Hinrich Dähn | |
| | | Irbe | 123; 126 |
| | | Isenmann, Eberhard | 236 |

- Island, Isländer 12; 116; 126; 127;
137; 138; 315; 317
Italien, Italiener 11; 16; 19; 20; 21;
55; 58; 59; 202
Itzehoe 130
Ivan Dokučaeŭ 175
Ivan III., Großfs. v. Moskau 45; 46;
76; 79; 80
Ivan Kočerín 327
Ivan Pogodin 175
Ivan Sypa 328
- J**
- Jacques Auguste de Thou 56
Jagow 272
Jakob Botter 28
Jakob Hinrich Sager 172
Jakob Rolleke 186
Jakov Gindrich Sager *Siehe* Jakob
Hinrich Sager
Jan Bauer 179
Jan van Hoirne 204; 206
Jansson 205
Japan 57
Jasmund 204
Jean Bodin 27; 55; 57
Jean Philippe Abelin 58
Jeksten 123
Jenks, Stuart 13
Jens Sørensen 205
Jewfimi II., Ebf. v. Novgorod 76; 78
Jodocus Hondius 56; 205; 206
Joël 28
Johann, nordischer Unionskönig 248
Johann I., Mgf. v. Brandenburg 262;
264; 270
Johann II., Mgf. v. Brandenburg 265
Johann I., Hz. v. Sachsen-Lauenburg
270
Johann Albrecht I., Hz. v. Mecklen-
burg 147
Johann I., Gf. v. Holstein 289
Johan Bißmark 48
Johan Månsson 205
Johann Erasmus Wagner 55
Johann Hinrich Dähn 172
- Johann Hübner d. Ä. 56
Johann Lange 257
Johann Niebur 327
Johann (II.) Rinck 21
Johann von der Weck 284
Johann Wittenborg 14; 16
Johannes Althusius 57
Johannes Greverode 336
Johannes Jonge *Siehe* John Yonge
Johannes Jusquinus von Gosen 25
Johannes Magni 36
Johannes Snell 45
Johannes van Dulmen 246
Johannes van Keulen 147; 149; 205
Johansen, Paul 284; 323; 329
John Aleyne 339
John Gardener 338
John Gresham 340
John Mundy 339; 340
John Percevale 333; 338; 340
John Tate 338; 339; 340
John Yonge 338; 340
Jonas Niederos 175
Josias Simler 56
Juan Luis Vives 36
Junas Nideros *Siehe* Jonas Niederos
Jürgen Hagen 174
Justlyn *Siehe* Ralf Josselyn
Justus Lipsius 27
Jütland 37
- K**
- Kalmar 310; 313; 314
Kalmarsund 203
Kammin 34; 155; 244; 247; 251;
264; 266; 267; 268; 271; 272; 278
Kampen 161
Kanut, Kg. v. Dänemark 121
Kap Skagen 205
Karelier 121
Karl der Kahle, fränkischer Kg. 94
Karl IV., dt. Kg. u. Ks. 228
Karl Knutsson, Kg. v. Schweden 233
Karl der Kühne, Hz. v. Burgund 237
Karpaten 240
Kassel 303

- | | | | |
|---|--|-------------------|--|
| Katalanen | 202 | Krempe | 137 |
| Katharina II., Zarin von Rußland | 171 | Kronstadt | 169; 170; 172; 173;
174; 176 |
| Kattenburg | 166 | Kumlien, Kjell | 310; 311 |
| Kehn, Wolfgang | 242 | Kungälv | 127 |
| Kellenbenz, Hermann | 104; 110 | Kurland, Kuren | 35; 115; 116; 117;
118; 119; 120; 121; 122; 123; 124;
125; 126; 127; 128 |
| Kerckdorffe | <i>Siehe</i> Kirchdorf | Kursa | <i>Siehe</i> Kurland |
| Kercringh, Familie | 34 | Kurzeme | <i>Siehe</i> Kurland |
| Kiel | 248; 251; 277; 278 | Küstrin | 263; 264 |
| Kiew | 73; 74; 119 | | |
| Kirchdorf | 148; 149 | L | |
| Kirchhoff, Karl-Heinz | 301 | Ladoga | 175 |
| Kirill Razumovskij | 171 | Ladogasee | 169 |
| Kitzingen | 23 | Lambert Steinwich | 25; 26 |
| Klaipeda | 127; 128 | Landin | 264; 270 |
| Klaus Störtebecker | 147 | Landskrona | 64 |
| Kleve, Gft. | 294 | Lang, Arvid | 202 |
| Kleve, Hzm. | 228 | Lansbergen | 57 |
| Knittlingen | 120; 121 | Laon | 94 |
| Knut Eriksson, Kg. v. Schweden | 310 | Lärz | 47; 48 |
| Knut VI., Kg. v. Dänemark | 261 | Lauenburg | 133; 134; 136; 141 |
| Kohl, Dietrich | 196 | Laurence Aylmer | 338; 340 |
| Kolbatz | 265 | Laurens Wend | 248; 277 |
| Kolberg | 228; 239; 247; 250; 266;
271; 277 | Le Goff, Jacques | 14 |
| Kolka | 123 | Le Man | 94 |
| Köln | 16; 17; 18; 19; 20; 21; 34;
36; 45; 79; 99; 102; 104; 105; 107;
109; 111; 222; 237; 291; 292; 293;
294; 297; 299; 303 | Lebbin | 268 |
| Königsberg | 27; 108; 271 | Leiden | 28; 31; 32; 33; 38; 39; 40 |
| Konrad Grünenberg | 202 | Leipzig | 34; 36 |
| Konrad I., Mgf. v. Brandenburg | 265;
271 | Lemberg | 12 |
| Konrad von Jungingen, Hochmeister
des Deutschen Ordens | 247;
250; 278 | Lemgo | 218; 302; 304 |
| Konrad III., Bf. v. Kammin | 266 | Letten | 75 |
| Konstanz | 219; 223 | Lettgaller | 123 |
| Konungahella | 127 | Lettland | 115; 116; 120; 125; 127;
128 |
| Kopelew, Lew | 82 | Levinus Hulsius | 56 |
| Kopenhagen | 81; 213 | Liebenwalde | 272 |
| Köping | 310 | Liknatr | 120 |
| Koppe, Wilhelm | 310 | Likvoss | 120 |
| Köslin | 239 | Lintholm | 248; 278 |
| Krakau | 34; 36; 225 | Lippe | 304 |
| Kraus, Karl | 20 | Lissabon | 12; 202 |
| Kremmen | 263; 264; 266 | Listrien | 122; 126 |
| | | Litauen | 35; 224; 240 |
| | | Litauer | 224 |

- Lituanien *Siehe Litauen*
 Liven 115; 116; 118; 121; 123; 125
 Livland 35; 38; 39; 59; 75; 76;
 77; 79; 124; 240; 288; 289; 293;
 295; 297; 327
 livländische Städte 226
 Livonia *Siehe Livland*
 Loitz 276
 London 12; 17; 19; 75; 219; 232;
 287; 297; 331; 333; 334; 335; 336;
 337; 338; 339; 340; 341
 Looz-Corswarem, Clemens von 301
 Lopo Homen 206
 Lorenz Möller 54
 Louvain 31; 32; 33; 34; 35; 36; 37;
 38; 39; 41
 Lübecke 303
 Lübeck 12; 14; 15; 16; 17; 18;
 19; 20; 33; 34; 35; 38; 39; 44; 45;
 46; 47; 51; 52; 53; 54; 57; 59; 60;
 61; 62; 63; 64; 65; 69; 73; 75; 79;
 80; 82; 95; 96; 97; 98; 102; 103;
 104; 105; 106; 107; 108; 109; 110;
 112; 113; 121; 130; 131; 132; 134;
 136; 137; 141; 146; 148; 155; 158;
 179; 180; 181; 184; 185; 187; 189;
 190; 192; 193; 199; 207; 210; 211;
 212; 214; 215; 217; 219; 220; 222;
 223; 224; 225; 226; 227; 228; 230;
 231; 232; 233; 236; 237; 244; 246;
 247; 248; 251; 256; 258; 259; 261;
 262; 267; 270; 271; 276; 277; 278;
 279; 280; 281; 283; 286; 287; 288;
 289; 292; 293; 294; 295; 297; 299;
 305; 310; 311; 312; 313; 315; 316;
 317; 320; 327; 336
 Lucas Brandis 46
 Lucas de Linda 56
 Lucas Janszoon Waghenaer 204;
 205; 206
 Ludovic Guiccardini 56
 Ludwig der Fromme, dt. Ks. u. Kg.
 94
 Ludwig der Heilige, Kg. v. Frankreich
 201
 Ludwig IV., dt. Kg. 273
 Ludwig XIV., Kg. v. Frankreich 59
 Lund 37
 Lundström, Per 118
 Lüneburg 48; 75; 104; 130; 133;
 134; 135; 136; 137; 146; 218; 223;
 227; 231; 234; 259; 283
 Lützens, Peter 52; 55; 56; 57
 Lynn 338

M
 Maastricht 16
 Magdalena Felbach 70
 Magdeburg 21; 45; 46; 77; 135; 218;
 258; 260; 265; 267
 Magnus der Gute 119
 Magnus Eriksson, Kg. v. Norwegen u.
 Schweden 157; 276; 309; 314
 Magnus Ladulås, Kg. v. Schweden
 313
 Magnus VI. Håkonsson, Kg. v. Nor-
 wegen 316
 Magnus VII. Eriksson, Kg. v. Nor-
 wegen u. Dänemark 318
 Magnus VII. Eriksson, Kg. v. Nor-
 wegen und Dänemark 318
 Mälarsee 312
 Malchin 245
 Malmö 95
 Mannheim, Karl 93
 Margarethe, nordische Unionskönigin
 314
 Mark, Gft. 300; 301
 märkische Städte 256; 260; 293
 Marquard Permin 149
 Marsdiep 162; 163; 164; 165;
 167; 168
 Martin Behaim 202
 Martin Faber 205
 Martin Luther 27; 47; 283
 Martin Vidman 58
 Martin Waldseemüller 204
 Matthäus Brandis 46
 Matthäus Merian 58
 Maximilian I., dt. Kg. u. Ks. 45
 Mecklenburg 34; 38; 39; 47; 48;
 152; 156; 193; 194; 240; 263; 270;
 278; 279

- | | | | |
|----------------------------------|-----------------------------------|-------------------------|---|
| Mecklenburg, Fsm. | 293 | Neapel | 55 |
| Mecklenburg-Strelitz | 263 | Neman | <i>Siehe</i> Memel |
| Medemblik | 161; 162; 164; 165;
166; 168 | Nerman, Birger | 118 |
| Meeuwis Meindertsz Bakker | 164 | Netze | 265 |
| Meinhard, Bf. v. Livland | 121; 125 | Neubrandenburg | 271 |
| Meißen, Mgt. | 135 | Neumark | 279 |
| Melchior Lorichs | 106 | Neuruppin | 257 |
| Melle | 303 | Neuß | 237 |
| Melnikowa, Jelena | 120 | Neustargard | 155; 277; 278 |
| Memel | 127 | Neutief | 247; 251; 278 |
| Mercator | 56 | Neuwerk | 108; 140 |
| Merten Vunke | 246 | Newa | 169; 173 |
| Mervalla | 123 | Newamündung | 170 |
| Mestwin II., Hz. v. Pomerellen | 265 | Nexø | 248 |
| Michael Cubach | 48 | Niccolo Machiavelli | 27 |
| Michail Wassiljewitsch Lomonosov | 172 | Nicolaas Witsen | 165 |
| Michel Peltzer | 148 | Nicolaus | 266 |
| Mikael Agricola | 46; 47 | Nicolaus Bülow | 79 |
| Milburn | 339 | Nicolaus Thoutke | 246 |
| Miles, Familie | 16 | Niederelbe | 129; 130; 132; 133; 140 |
| Minden | 218; 303 | Niederlande | 13; 31; 32; 33; 35;
38; 39; 43; 56; 58; 59; 105; 129;
137; 161; 197; 203; 204; 205; 206;
240; 257; 293 |
| Miron Ivanov | 179 | Niederrhein | 300 |
| Mitteuropa | 170 | Niedersachsen | 267; 293 |
| Mittelmeer | 202; 206; 237 | niedersächsische Städte | 293; 295 |
| Mittelschweden | 311 | Niehues, Bernhard | 301; 304 |
| Mittenwalde | 257 | Niitemaa, Vilho | 295 |
| Mohrmann, Wolf-Dieter | 235; 293 | Nikolaus Voge | 219 |
| Monoux | 339 | Nimwegen | 292; 293 |
| Moraw, Peter | 216; 296 | Njal | 126 |
| Moskau | 45; 73; 74; 76; 77; 78;
79; 80 | Noorderkwartier | 161; 162 |
| Mugurewitsch, Ewalds | 125 | Noordhollandkanal | 164 |
| Mulich, Familie | 16 | Nordafrika | 204 |
| Müller-Mertens, Eckhard | 254 | Nordamerika | 60 |
| Münster, Bm. | 300 | Norddeutschland | 21; 45; 57; 58;
59; 60; 183; 215; 217; 220; 223;
231; 287; 290; 293; 296 |
| Münster, Hochstift | 301; 304 | Nordeuropa | 19; 31; 32; 33; 35; 36;
37; 38; 39; 40; 41; 60; 161; 188;
211; 212; 213; 214; 215; 254 |
| Münster, Stadt | 218; 293; 301;
303; 304 | Nordfrankreich | 94; 97; 237 |
| <i>N</i> | | Nordkap | 170 |
| Nagel, Familie | 16 | Nordnorwegen | 315; 317 |
| Nathan Chytraeus | 56 | Nordsee | 68; 129; 132; 161; 165; |
| Naugard | <i>Siehe</i> Novgorod | | |
| Naumburg | 97 | | |

166; 168; 181; 188; 198; 202; 203;
204; 205; 237; 257; 284; 315
Nordwesteuropa 107; 161; 188
Normannen 121
Norwegen, Norweger 18; 33; 36; 37;
38; 40; 41; 118; 126; 137; 154; 164;
165; 184; 204; 213; 240; 245; 246;
247; 248; 250; 251; 269; 276; 295;
297; 312; 315; 316; 317; 318; 319;
320; 331
Novgorod 12; 18; 19; 45; 46; 73;
74; 75; 76; 77; 78; 79; 232; 233;
286; 295; 297; 313; 323; 324; 325;
326; 327; 328; 329; 330
Nürnberg 12

O

Oberalster 130
Oberdeutschland 11; 13; 19; 20; 21
Oberelbe 134
Obertrave 104
Oda 125
Odense 37
Oder 149; 154; 155; 243; 257; 266;
269; 270; 275; 276; 280
Oderberg 272
Oderhaff 149
Oesel, Bm. 294
Öland 121
Olaus Magnus 204
Olawus Johannis 36
Oldenburg, Gft. 197; 290; 293
Oldesloe 131; 134
Oldthagen 148; 149
Olechnowitz, Karl-Friedrich 181
Olof Tryggvason, Kg. v. Norwegen
119; 127
Oostenburg 166
Oosterschierzee *Siehe Ostsee*
Ordensstaat 43
Örebrö 310
Orient 57; 58; 59; 60
Orkneys 315
Ösel, Öseler 122; 125; 126; 127; 128
Oslo 12
Osnabrück 218; 228; 293;

302; 303; 304
Ostbaltikum 121; 313
Ostdeutschland 21
Östergotland 311
Osteuropa 19
Ostfalen 259
Ostindien 163; 165; 166
Ostsee 18; 19; 23; 31; 33; 35; 36;
38; 39; 40; 41; 43; 44; 48; 68; 93;
94; 95; 96; 99; 105; 115; 121; 123;
127; 128; 145; 163; 165; 169; 170;
181; 188; 198; 202; 203; 204; 205;
206; 214; 245; 249; 257; 270; 273;
288; 293; 310; 314; 315; 324; 325
Ostwestfalen 304
Otto IV., dt. Kg. u. Ks. 261
Otto III., Mgf. v. Brandenburg 262;
270
Otto IV., Mgf. v. Brandenburg 265;
270
Otto I., Hz. v. Pommern 151; 241;
243; 245; 269

P

Paderborn 218; 303; 304
Palästina 57
Palatinat 59
Pampus 164
Panofsky, Erwin 93
Paolo Giovio 56; 58
Papendorf 243
Paris 28; 34; 58; 94
Pasewalk 243; 244; 272; 276; 277;
278; 279; 280; 281
Paul Hentzner 58
Paul von Rußdorf 222
Pays Bas *Siehe Niederlande*
Peene 149; 151; 152; 155; 239;
241; 242; 244; 245; 246; 263; 264;
270; 272; 275; 276; 278
Peenemünde 150; 154; 246; 247;
251; 278
Penkun 155; 244; 271; 272
Pennynk 222
Pernau 226
Persante 265

- Persien 57
 Peruzzi, Familie 16
 Peter Bode 32
 Peter Ciringhe 248; 277
 Peter Haber *Siehe* Peter Haber 173
 Peter I. der Große, Zar v. Rußland 80; 82; 170; 173
 Peter III., Zar v. Rußland 176
 Peter Särkilax 36
 Peter Sasse 34
 Petersburg 73; 169; 170; 171; 172; 173; 174; 175; 176; 177; 179; 180
 Petershagen 303
 Petrus Vesconte 201
 Petten 162
 Philip Cluvier 56
 Philipp der Schöne, Hz. v. Burgund 237
 Philipp Julius, Hz. v. Pommern-Wolgast 24; 27; 195
 Pirna 135
 Pizigano 206
 Pleskau 73; 75; 76; 77; 79; 81; 84; 329
 Plinius 56
 Plock 78
 Polen 35; 38; 43; 78; 223; 224; 225; 240; 251
 Polen-Litauen 21; 27
 Pollnow 239
 Polozk 73
 Pommern 23; 34; 38; 39; 112; 148; 152; 239; 240; 242; 243; 244; 245; 250; 261; 262; 263; 264; 270; 271; 272; 275; 276; 278; 279; 293; 316
 Pommern-Demmin 270
 Pommern-Stettin 153; 244; 264
 Pommern-Wolgast 153; 154
 pommersche Städte 232
 Pontanus 56
 Portugal, Portugiesen 59; 193; 202; 206
 Prenzlau 243; 257; 264; 267; 269; 271; 272; 279; 280
 Prerow 146; 147; 154; 249
 Prerowstrom 146
 Preußen 34; 38; 39; 62; 64; 201; 202; 221; 224; 240; 249; 277; 290
 preußische Städte 218; 219; 221; 223; 224; 228; 235; 292
 Prignitz 271
 Priscebur 266
 Priznoborus 266
 Prokofev 175
 Prucia *Siehe* Preußen
 Pskow *Siehe* Pleskau
 Pskowa 75
 Ptolemäus 56
 Puhle, Matthias 305
 Pyritz 244; 265; 268; 272
- Q**
 Quakenbrück 303
 Quilow, Familie 27
- R**
 Raab, Harald 74
 Radeke Buleke 276
 Radiščev, Alexander Nikolajewitsch 329
 Ralf Josselyn 338; 339
 Ralf Warren 340
 Ratibor 127
 Ratibor II., Hz. v. Pommern 265
 Ratiboriden 265
 Ravenna 262
 Recknitzmündung 147
 Reimar Kock 56
 Reims 94; 97
 Reincke, Heinrich 135
 Reval 12; 17; 18; 33; 35; 62; 75; 77; 80; 101; 108; 172; 203; 283; 313
 Rhein 19; 59; 237
 Rheinland 290
 Ribe 37
 Ribnitz 147; 148
 Richard III., Kg. v. England 340
 Richard Chawry 340
 Richard Gardener 334; 339; 340
 Richard Hadden 338; 340
 Richter, Jürgen 47

- Riering, Bernhard 300
 Riga, Ebm. 294
 Riga, Stadt 18; 35; 62; 78; 95;
 102; 103; 122; 123; 125; 126; 127;
 128; 181; 222; 226; 232; 283; 286;
 293; 295; 313; 328
 Rimbart, Ebf. v. Bremen 116; 117; 118
 Rinck, Familie 16
 Ritzebüttel 140
 Robert Tate 339
 Rodulf, schwedischer Bf. 121
 Ropp, Goswin von der 217
 Rörig, Fritz 98; 284
 Rorik, Kg. v. Dänemark 120
 Roskilde 37
 Rostock 23; 27; 28; 34; 36; 44; 45;
 74; 79; 91; 95; 102; 103; 107; 108;
 137; 147; 155; 157; 172; 173; 183;
 184; 187; 193; 194; 196; 209; 210;
 215; 218; 220; 222; 223; 226; 244;
 247; 249; 261; 270; 271; 273; 275;
 276; 277; 278; 279; 283; 290; 294;
 297
 Ruden 239
 Rügen 145; 150; 151; 152; 154;
 156; 188; 204; 239; 241; 242; 248;
 249; 250; 262; 263; 270; 275; 276;
 278; 280
 Rügen, Fsm. 293
 Rügenwalde 239; 247; 251
 Ruprecht, dt. Kg. 227
 Rus 73; 329
 Russen 11; 45; 46; 73; 74; 75; 76;
 77; 81; 83; 84; 86; 90; 121; 233; 328
 Rußland 19; 21; 45; 46; 58; 73; 74;
 75; 77; 78; 79; 80; 81; 82; 119; 169;
 170; 171; 172; 175; 176; 177; 295;
 297; 331
 Ruthenen 121
 Ryck 145
- S
- Sachsen 118; 119; 125; 134; 141;
 209; 223; 258; 259; 261; 283; 290
 Sachsen-Lauenburg, Hzm. 221
 sächsische Städte 226; 230; 235
- Sagorsk 77
 Saint-Denis 94
 Sala 125
 Salaspils 125
 Salomon Schweigger 57
 Samland 120; 127
 Samländer 128
 Samuel von Pufendorf 57
 Sardinien 201
 Saxo Grammaticus 120; 125
 Schaumburg 140
 Schildhauer, Johannes 108; 299
 Schlawe 239; 265
 Schlesien 264; 265
 Schleswig 37; 43
 Schleswig, Hzm. 223
 Schlüsselburg 303
 Schneppen, Heinz 39
 Schokland 165
 Schonen 12; 18; 62; 64; 136; 244;
 277; 318
 Schönhem 120
 Schottland 27
 Schröder, Dietrich 183
 Schubert, Ernst 218
 Schück, Adolf 310
 Schwarzes Meer 12
 Schweden 33; 36; 38; 40; 41; 43;
 45; 46; 117; 118; 120; 121; 122;
 124; 125; 127; 154; 191; 198; 199;
 205; 224; 236; 245; 246; 248; 250;
 251; 269; 276; 288; 296; 309; 310;
 311; 312; 313; 314; 324; 325
 Schwedt 271; 272
 Schwerin 95; 99
 Schwerin, Familie 155
 Schwerin, Gft. 270; 293
 Sebastian Franck 56
 Sebastian Münster 56
 Seeboth, Josef 258
 Seeburg 117
 Sello, Georg 255; 258
 Sempallen, Sempaller 115; 116;
 123; 124; 125
 Setubal 12
 Seymer 339
 Shetland 315

- Siegen 148
 Sigismund, dt. Kg. 216; 219; 220;
 223; 224; 226; 231; 232; 234
 Sigmund, Mgf. v. Brandenburg 279
 Sigrid 123
 Sigtuna 121; 124
 Sigurd Ring, Kg. d. Sväen 118
 Silvestr Maly 45; 79
 Sivert Veckinchusen 19
 Skandinavien 36; 37; 58; 115; 118;
 119; 120; 122; 123; 124; 125; 126;
 128; 135
 Slackart 201
 Slawen 118; 125; 261; 262; 267
 Slawien 264
 Slesvig *Siehe* Schleswig
 Slood 163
 Småland 118
 Smolensk 12
 Snorre Sturlusson 119
 Söderköping 310
 Södermanland 123; 124; 125
 Soest 18; 218; 228; 290; 293;
 294; 301
 Soissons 94; 95
 Soldin 264; 265
 Soloch 28
 Soltrump 222
 Sophia, Prinzessin von Dänemark 264
 Sowjetunion 115; 118
 Spandau 256; 263
 Spanien 27; 55; 59; 60; 129; 161;
 165; 193; 197; 198; 202
 Sprandel, Rolf 109
 Sproemberg, Heinrich 284
 Stade 131; 132; 226; 232; 293; 294
 Stargard 183; 244; 247; 250; 263;
 266; 269; 271; 272
 Staufer 133
 Stavoren 136
 Steffen Arndes 46
 Stein, Walter 149; 284; 286;
 287; 297
 Steinburg 137; 140
 Steinwer 187
 Stendal 183; 258; 267
 Stender-Petersen, Adolf 81
 Stepan Matveev 177
 Stettin 23; 102; 103; 148; 149; 150;
 151; 154; 155; 156; 159; 183; 239;
 240; 241; 242; 243; 244; 247; 248;
 250; 251; 257; 258; 262; 263; 265;
 266; 267; 268; 269; 270; 271; 272;
 275; 276; 277; 278; 279; 280
 Stettiner Haff 268
 Stig Olavson 248
 Stockholm 12; 19; 45; 47; 203;
 309; 310; 311; 312; 313; 314
 Stolp 239; 247; 251; 265
 Stolpe 266; 268; 272
 Stoob, Heinz 217
 Stör 130; 137
 Strabo 56
 Stralsund 15; 21; 23; 25; 26; 27;
 28; 44; 67; 69; 70; 71; 72; 95; 96;
 97; 98; 99; 101; 102; 103; 105; 107;
 108; 109; 110; 111; 112; 137; 145;
 146; 147; 148; 150; 151; 152; 153;
 154; 155; 156; 157; 158; 183; 184;
 185; 186; 187; 190; 191; 192; 194;
 199; 202; 203; 210; 218; 219; 221;
 239; 240; 241; 242; 243; 244; 245;
 246; 247; 248; 249; 250; 251; 258;
 270; 271; 275; 276; 277; 278; 279;
 280; 292; 294
 Straminke 146
 Strasburg 272
 Straßburg 47; 279
 Strelasund 192
 Stromer, Wolfgang von 13
 Stypmann, Familie 28
 Südbaltikum 324
 Süderelbe 130; 142
 Südeuropa 161
 Südmecklenburg 48
 Südosteuropa 135
 Südschweden 311
 Südwestdeutschland 21
 Suffolk 335
 Suger, Abt v. Saint-Denis 94
 Sund 163; 169
 Sveins, Kg. v. Dänemark 120
 Svoldera 127
 Swantopolk, Hz. v. Pomerellen 265

Swein 123
 Swine 151; 241; 242; 244; 245;
 272; 276
 Symon 266

T

Tallinn *Siehe* Reval
 Tangermünde 258
 Tartu *Siehe* Dorpat
 Tavernier 56
 Techen, Friedrich 183
 Templin 243; 272; 279; 280
 Terschelling 162; 165
 Texel 162; 163
 Theuerkauf, Gerhard 110
 Thomas Bledlowe 338; 339
 Thomas John 339
 Thomas Kantzow 23; 28; 112; 147
 Thomas von Raven 151; 248
 Thönnies Jörck 148; 149
 Thuanus *Siehe* Jacques Auguste
 de Thou
 Thüringen 209; 261
 Tidemann Lemberg 16
 Tile Wardenberg 256
 Tilemann Stella 148
 Timofej Kriznekov 174
 Tomas Dwars 186
 Tönnies Fonne 82; 84; 85; 86; 88;
 89; 90; 91
 Torsten 124
 Trave 62; 105; 107; 108; 109; 189;
 199; 293; 305
 Travemünde 107; 131
 Trelleborg 246
 Treptow 239; 247; 251
 Treušnikov 179
 Tribsees 276
 Tunis 201
 Turaida 127
 Türkei 57
 Turku 44; 46; 47
 Tycho Brahe 205
 Tymmo Vunke 246

U

Uckermark 243; 264; 267; 270;
 271; 272
 UdSSR *Siehe* Sowjetunion
 Uecker 243; 244
 Ueckermünde 151; 158; 241; 242;
 266
 Ukraine 171
 Ulm 11
 Ungarn 28; 135
 Unna 300; 305
 Unterelbe 108
 Untertrave 62
 Uppland 125
 Urk 165
 Usedom 149; 155; 266; 268
 Ustinov 179
 Utrecht 15; 104; 234; 293; 332;
 334; 338
 Uxküll 124

V

Valentinus de Aurea 35
 van de Velde 55
 Varenius 56
 Vasilij Kulešev 179
 Västergotland 311
 Växholm 125
 Veckinchusen, Familie 16; 20
 Vegesack 193
 Venedig 11; 12; 16; 27; 147; 148;
 206; 327
 Venta 120
 Ventamündung 120
 Verdun 293
 Viborg 310
 Vicke Schar 149
 Vidgantr 120
 Vierraden 270
 Vlask 164
 Vlie 167
 Vlieland 162; 165
 Vlietstroom 162; 163; 164; 165; 168
 Vogel, Walter 183; 202; 210
 Voigt, Erhard 217
 Vonderschaf 174

- Vörden 303
 Vorpommern 145; 150; 153;
 154; 239; 280
- W**
- Waghenaer 56
 Waldemar II., Kg. v. Dänemark 127;
 262; 263; 289; 294
 Waldemar IV. Atterdag, Kg. v. Däne-
 mark 15; 213; 244; 256;
 277; 280
 Waldemar, Mgf. v. Brandenburg 243;
 270; 271
 Walter Kirschkorb 279
 Warburg 218
 Warmland 34; 35
 Warnemünde 107; 196
 Warthe 264; 265
 Wartislaw III., Hz. v. Pommern-
 Demmin 262; 263; 264; 265;
 266; 268
 Wartislaw IV., Hz. v. Pommern-
 Demmin 146; 154; 243; 245;
 249; 273
 Wartislaw IX., Hz. v. Pommern 246;
 247
 Wartislaw V., Hz. v. Pommern 242
 Wartislaw VI., Hz. v. Pommern 242
 Wasilew-Insel 173
 Wassili III., Großfs. v. Moskau 79
 Wattenmeer 162; 163; 164; 165
 Weczerka, Hugo 101
 Wedel 142
 Weinauge, Erich 310
 Wenden 117; 119; 120
 wendische Städte 18; 62; 220; 222;
 226; 227; 235; 249; 283; 288; 293;
 296; 316; 317; 318; 320
 Wenzel, dt. Kg. 227
 Werle, Fsm. 270; 293
 Werner von Rosenfeldt 205
 Wernicke, Horst 300; 305
 Wesel 218; 303
 Weser 130; 197
 Wessel, Familie 27
 Westdeutschland 96
 Westeuropa 19; 76; 170; 214; 240;
 329; 330
 Westfalen 17; 78; 209; 225; 258;
 267; 290; 293; 295; 299; 300; 301;
 302; 304
 westfälische Städte 293
 Westfriesland 136; 161; 162;
 166; 237
 Westmünsterland 301
 Westnorwegen 315
 Westrußland 81
 Weyrauch, Erdmann 23
 Whorf, Benjamin Lee 85
 Wiborg 37
 Wichmann, Ebf. v. Magdeburg 78
 Wiedenbrück 303
 Wien 34; 36
 Wieringen 163; 168
 Wikinger 115; 119; 120; 125; 126
 Wilcken von Struncken 69
 Wilhelm von Holland, deutscher König
 270
 Wilhelm von Oranien 164; 166
 Wilhelm, Hz. v. Braunschweig-
 Lüneburg 231
 Willem Jansson Blaeu 56; 205
 William Tayllour 338; 340
 Windesheim 64
 Windoja 120
 Winter, Heinrich 205
 Winterfeld, Luise von 300
 Wirad von Boizenburg 131
 Wisby 101; 122; 286; 289; 295; 325
 Wismar 26; 34; 95; 98; 101; 106;
 107; 108; 112; 137; 155; 183; 184;
 185; 187; 190; 210; 218; 220; 222;
 226; 236; 244; 247; 248; 249; 250;
 251; 256; 270; 271; 276; 277; 278;
 279; 294
 Wittenberg 43; 44; 284
 Wittenburg 166
 Wittow 204
 Wizlaw I., Fs. v. Rügen 264; 271
 Wizlaw III., Fs. v. Rügen 153; 270
 Wladislaw II. Jagiello, Kg. v. Polen
 244; 247; 276

Wladislaw Odonicz, Hz. v. Großpolen
 264
 Wolchow 45; 74; 76; 78
 Wolfenbüttel 48
 Wolga 177
 Wolgast 95; 149; 151; 153; 154;
 155; 156; 157; 158; 159; 239; 242;
 244; 246; 247; 248; 250; 251; 264;
 269; 270; 275; 276; 277; 278; 280;
 281
 Wollin 239; 247; 250; 251; 268
 Wustrow 147; 148; 263

Z

Zantoch 264; 265
 Zehdenick 272
 Zentralrußland 75
 Ziegenort 151; 241
 Zientara, Benedykt 242
 Zingst 146; 154; 249
 Zuidersee 161; 162; 163; 164; 165;
 166; 167; 168

ISBN 3-7400-1047-9

ISSN 0065-0358

