



V 446

ABHANDLUNGEN ZUR GESCHICHTE
DES SAALFÜRSTENTUMS

HERMANN BOHLAUS NACHFOLGER
16 24
WEIMAR



Rat der Stadt Wismar
(Bezirk Rostock)
— Stadterchiv —

Aufnahme Ratsarchiv
2011

ABHANDLUNGEN ZUR HANDELS- UND SOZIALGESCHICHTE

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAG DES
HANSISCHEN GESCHICHTSVEREINS

BAND VI



1965

VERLAG HERMANN BÖHLAUS NACHFOLGER
WEIMAR

*Rat der Stadt Weimar
Bücherei
Stadtbibliothek*

Verlag Hermann Böhlau

HANDEL UND SEESCHIFFFAHRT DER SPÄTEN HANSE

Von

KARL-FRIEDRICH OLECHNOWITZ

Rat der Stadt Wismer
(Bezirk Rostock)
— Stadtarchiv —

1965

VERLAG HERMANN BÖHLAUS NACHFOLGER
WEIMAR

Handel und Wirtschaft
des Späten Mittelalters

von
Karl Friedrich Othmann

Karl Friedrich Othmann

ES 14 E

Lizenz-Nr. 272 - 140/25/65

Satz, Druck und Buchbinderei: VEB Leipziger Druckhaus, Leipzig (III/18/203)

L.-Nr. 2210

VORWORT

Die Hanse hat als größte historische Organisationsform des europäischen Handelskapitals, das „die historisch älteste freie Existenzweise des Kapitals“¹ darstellt, in der Periode des Feudalismus in Nordeuropa eine Bedeutung gehabt, die, bei allen historischen und strukturellen Unterschieden im einzelnen, nur mit der der großen italienischen Handelsstädte, vor allem Venedigs und Genuas, im Mittelmeer vergleichbar ist².

Ursprünglich als Kaufmannsgenossenschaft und später als Städtegemeinschaft hat die Hanse im Verlauf ihrer Geschichte immer einen vorwiegend auf wirtschaftliche Zwecke gerichteten Charakter gehabt. Handel und Seeschifffahrt standen am Anfang ihrer historischen Existenz und sind das Hauptanliegen ihrer politischen und wirtschaftlichen Aktivität gewesen und geliebt. In der Organisation und Vermittlung des Warenaustausches zwischen Ost- und Westeuropa lagen ihre Hauptfunktion und historische Bedeutung. Auf der Grundlage von Handel und Schifffahrt hat die Hanse „die Erhebung von ganz Norddeutschland aus der mittelalterlichen Barbarei sichergestellt“³.

Aus der Einsicht in die wesentlich ökonomische Funktion der Hanse erhellt ohne weiteres, daß handels- und schifffahrtsgeschichtliche Untersuchungen mit zu den wichtigsten Forschungsanliegen der hansischen Geschichte gehören; denn nur, wenn diese Grundfragen bis in die sachlichen Einzelheiten hinein geklärt sind, lassen sich die anderen wirtschaftlichen, politischen, rechts- und sozialgeschichtlichen Fragen beantworten⁴. Die vorliegende Ar-

¹ Karl Marx: Das Kapital — Kritik der politischen Ökonomie. Bd. III, Marx/Engels, Werke 25. 1964. S. 337, 339, 349.

² Vgl. Fritz Rörig: Das Meer und das europäische Mittelalter, in: Fritz Rörig: Wirtschaftskräfte im Mittelalter. Abhandlungen zur Stadt- und Hansengeschichte, herausgegeben von Paul Kaegbein, Weimar 1959. S. 638 ff.

³ Friedrich Engels: Der deutsche Bauernkrieg. Marx-Engels, Werke, Bd. 7, Berlin 1960, S. 330.

⁴ Vgl. M. P. Lesnikow: Der hansische Pelzhandel zu Beginn des 15. Jahrhunderts, in: Hansische Studien, Forschungen zur mittelalterlichen Geschichte, herausgegeben von H. Sproemberg, H. Kretzschmar und E. Werner, Bd. 8, Berlin 1961, S. 219/20. Auch L. betont mit Nachdruck die große, prinzipielle Bedeutung der Handelsgeschichte für die Geschichte der Hanse.

beit hat deshalb das Ziel, die Geschichte der hansischen Spätzeit vornehmlich unter handels- und schiffahrtsgeschichtlichen Aspekten zu erforschen.

Der Verfasser ist in der Auswertung der Quellen in erster Linie von dem Material ausgegangen, das sich in den Archiven der alten Hansestädte Rostock, Stralsund und Wismar befindet. Er hat darüber hinaus auch Lübecker, Hamburger, Lüneburger und Danziger Quellen, sowie Archivalien aus dem Mecklenburgischen Landeshauptarchiv Schwerin und dem Staatlichen Archivlager Göttingen bearbeitet. Für die zum Studium des Quellenmaterials notwendigen Reisen haben die Regierung der Deutschen Demokratischen Republik und der Hansische Geschichtsverein großzügig Mittel zur Verfügung gestellt. Der Verfasser wünscht und hofft, mit dieser Arbeit die aufgewandten Mittel gerechtfertigt zu haben. Wenn es von Anfang an auch sein Bestreben gewesen ist, sich einen möglichst vollständigen Einblick in alle verfügbaren Quellen zu verschaffen, so konnte der Verfasser doch nicht hoffen, das umfangreiche Quellenmaterial vollständig zu erfassen und für sein wissenschaftliches Vorhaben zu erschließen. Bei der Art der Quellen war an ein lückenloses Bild von vornherein nicht zu denken. Nicht geringe Schwierigkeiten erwuchsen daraus, daß im Stadium der Quellensammlung beträchtliche Teile des für jede Forschung auf dem Gebiet der hansischen Geschichte besonders wichtigen Lübecker Archivs in Potsdam nicht benutzt werden konnten und daß wertvolle Bestände während des Krieges verloren gegangen sind. Leider konnten auch die für dieses Thema sicherlich noch ergiebigen skandinavischen Archive nicht besucht werden. Mußten so auf Grund objektiver Schwierigkeiten von vornherein Lücken in Kauf genommen werden, so konnte der Verfasser doch wichtige, der hansischen Forschung bisher unbekannte Quellen auswerten, die es gestatten, zur späthansischen Handels- und Schiffahrtsgeschichte neue Ergebnisse beizusteuern.

Der Verfasser ist sich der Tatsache bewußt, daß manche Fragen nur angedeutet werden konnten und unbeantwortet bleiben mußten. Es verbot sich daher von selbst, den Versuch einer systematischen Gesamtdarstellung zu machen. Angesichts der vielen, zur Zeit nicht zu überwindenden Schwierigkeiten, bei der Kompliziertheit der ökonomischen, politisch-sozialen Probleme und der Fülle von der Forschung noch nicht genügend bearbeiteter oder geklärter Fragen, die mit der Geschichte der späten Hanse verbunden sind, ist es einem einzelnen nicht möglich, auch nur einen größeren Teilabschnitt der hansischen Geschichte im Zusammenhang und in historischer Verknüpfung zu übersehen und darzustellen. Deshalb beschränkt sich diese Darstellung auf die Städte Mecklenburg/Vorpommerns und geht methodisch den Weg, in sich abgeschlossene Teiluntersuchungen in die Gesamtproble-

matik hansischer Geschichte in ihrer Spätzeit einzuordnen und dabei handels- und schiffahrtsgeschichtliche Tatsachen und Fragen in den Vordergrund zu stellen.

Wenn politische, sozial-, rechts- und verfassungsgeschichtliche Probleme der Späthanse nur am Rande mit in die Darstellung einbezogen worden sind, so nicht, weil sie in ihrer Bedeutung nicht gesehen oder unterschätzt worden wären, sondern weil sie den Rahmen, den sich der Verfasser notwendig setzen mußte, gesprengt und diese Arbeit ins Uferlose hätten anschwellen lassen. Der Verfasser glaubt mit dieser Arbeit einen Beitrag zur Erforschung zur Geschichte der hansischen Spätzeit geliefert zu haben und hofft, daß sich von hier aus auch für die früheren Epochen der Hanse neue und fruchtbare Fragestellungen ergeben könnten.

Rostock, 1. Dezember 1964

Karl-Friedrich Olechnowitz

INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort	V
Quellen- und Literaturverzeichnis	XI
Einleitung	1
<i>Erstes Kapitel</i>	
Handel und Seeschifffahrt Wismars nach Spanien und Portugal um 1600	23
Die hansische Spanienfahrt 23 — Die Wismarer Spanienfahrt 30 — Wismarer Spanienfahrer 36 — Organisation der Spanienfahrt Wismars 44	
<i>Zweites Kapitel</i>	
Wismars Handel und Seeschifffahrt während des Dreißigjährigen Krieges	54
Die Hansestädte im Dreißigjährigen Krieg 54 — Wismars Schäden 58 — Wismars Handelsschifffahrt während des Krieges 60 — Mecklenburgische Bauernschifffahrt 70 — Wismars Handelsschifffahrt in der Schwedenzeit 75	
<i>Drittes Kapitel</i>	
Handel und Seeschifffahrt Rostocks in der späten Hansezeit	77
Rostock nach dem Rostocker Erbvergleich von 1573 77 — Rostocks Verhältnis zu den Landesherrn und seine neutrale Haltung in den Kämpfen zwischen Polen und Schweden um 1600 80 — Die Bierbrauerei Rostocks 86 — Handel und Seeschifffahrt Rostocks bis zum Dreißigjährigen Krieg 88 — Rostock und der Krieg 96 — Rostocks Handelsschifffahrt während des Krieges 100 — Niedergang der Rostocker Handelsschifffahrt nach dem Kriege 104	
<i>Viertes Kapitel</i>	
Handel und Schifffahrt Stralsunds im 17. Jahrhundert	109
Die Handelsschifffahrt bis zum Dreißigjährigen Krieg 109 — Handel mit Kalmar 111 — Die Handelsgeschäfte Heinrich Möllers 1620—1641 mit Hamburg, Leipzig und Bergen 113 — Der Nahmarkthandel 123 — Der Handel mit Leipzig und Hamburg 125 — Handel nach Narva und Amsterdam 138 — Handelsschifffahrt nach Schweden 141 — Die Geld- und Getreidegeschäfte Heinrichs von Stade mit Livland 149	

Fünftes Kapitel

Späthansischer Rußlandhandel des 17. Jahrhunderts. Das Kaufmannsbuch
 der Rodde aus Nowgorod 153

Hansisch-russische Handelsbeziehungen in der späthansischen Zeit 153 —
 Die Lübecker Familie Rodde 160 — Deutsche und russische Geschäfts-
 partner der Rodde im Handel mit Nowgorod 162 — Der Warenhandel 164
 — Geldverhältnisse 171 — Maße, Gewichte und Preise 173 — Handels-
 wege, Zölle und Frachtkosten 178

Ergebnisse und Zusammenfassung 182

QUELLEN- UND LITERATURVERZEICHNIS

QUELLEN

A. Ungedruckte Quellen

I. Archiv der Hansestadt Lübeck :

1. Senatsakten-Interna-Certificationes II, 1—4.
2. Senatsakten-Interna-Commercium I—IX.
3. Senatsakten-Interna-Seesachen, Convolut 29, 74.
4. Senatsakten-Interna-Lastadie, Convolut 4, Fasc. 1
(Schiffs- und Lastadienbuch 1560—1590).
5. Senatsakten-Interna-Handschriftensammlung 320^a (Lastadienbuch).
6. Senatsakten-Externa-Ruthenica III.
7. Senatsakten-Externa-Danica VII, VIII, IX, X, XI, XIV.
8. Senatsakten-Externa-Suecica VII, VIII.
9. Senatsakten-Externa-Hispanica I, III.
10. Senatsakten-Res Hanseaticae, Recessus et Confoederationes VII, nr. 251, 256, 258, 259, 260, 261; VIII, nr. 263—277; IX, nr. 279—301.
11. Nachlaß B. Hagedorn, Paket 2 b.

II. Stadtarchiv Rostock :

1. Ratsakten-Hanseverhandlungen, Vol. 28—46; Brauerakten 1617 ff. Sign. 1211.
2. Gewettakten-Schiffahrt 1500—1599, Seebriefregister 1576, 1585—1605, Bielbriefe 1650—1690.

III. Wojewódzkie Archiwum Państwowe, Gdańsk :

300, Abt. 19, Nr. 20, 21, 23, 24, 25 (Danziger Pfahlkammerbücher 1640, 1641).

IV. Stadtarchiv Stralsund :

Rep. II, H 3: Nr 21, 26, 27, 30, 31, 34, 35, 37, 37 a, 39, 40, 41, 44, 45, 46, 47, 49, 51, 52, 54, 55, 57, 58, 59, 60 a, 61, 63.

V. Stadtarchiv Wismar :

Titel X, Handelsakten 1534—1690: Nr. 5, Vol. 64, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108. Nr. 1, Vol. 3 a—d.

Nr. 3, Vol. a.

F. Techen: Register über Schiffer und Verkehr 1569—1675;

Crull: Collectaneen, Nr 41, Aufstellung der aus Wismar auslaufenden Schiffe mit Zielhäfen 1596—1609;

Crull: Collectaneen II: Certificate, Schiffer, Reihenfahrten;

Crull: Wismarsche Chroniken I, Nr. 106^I.

VI. Mecklenburgisches Landeshauptarchiv Schwerin:

1. Specialia civitatum Wismar, Vol. Ib, Lit. A, Fasc. 2: Journal der Fürstl. Mecklenburgischen Licentkammer zu Wismar de anno 1636 bis 1644 (Licentjournale 1636, 1637).
2. Dömitzer Elbzollregister: Vol. VI, VIII, IX (1566—1656).
3. Kaufmannsbuch des Rodde aus Nowgorod (17. Jahrhundert).

VII. Staatliches Archivlager Göttingen:

Stadtarchiv Reval: Konzeptbuch des Berend Rodde (1681—1703) Sign. Af 152.

VIII. Stadtarchiv Lüneburg:

Amtsbücher (AB) 171, 198, 199, 558, 559, 695, 713, 714, 718, 719, 720, 761.

IX. Stadtarchiv Leipzig:

Titel XLV D, 3 „Schiffahrt die Elbe betr., Ao. 1661“.

B. Gedruckte Quellen

Nina Ellinger Bang: Tabeller over Skibsfart og Varetransport gennem Öresund 1497—1660, Forste Del: Tabeller over Skibsfarten. Kopenhagen, Leipzig 1906.

LITERATUR

- Abel, Wilhelm: Agrarkrisen und Agrarkonjunktur in Mitteleuropa vom 13. bis zum 19. Jahrhundert. Berlin 1935.
- Adler, Fritz: Die Belagerung Stralsunds 1628. Stralsund 1928.
- Agatz, Arthur: Der hansische Baienhandel. Heidelberger Abhandlungen zur mittleren und neueren Geschichte 5. Heidelberg 1904.
- Attmann, Arthur: Den ryska marknaden i 1500 — talets baltiska politik 1558—1595. Diss. Lund 1944.
- Aubin, Gustav, und Kunze, Arno: Leinenerzeugung und Leinenabsatz im östlichen Mitteldeutschland zur Zeit der Zunftkäufe. Ein Beitrag zur industriellen Kolonisation des deutschen Ostens. Stuttgart 1940.
- Aubin, Gustav: Bartolomäus Viatis. Ein Nürnberger Großkaufmann vor dem Dreißigjährigen Krieg. In: VSWG 33. 1940. S. 145 ff.
- Aubin, Hermann: Die Anfänge der Großen schlesischen Leinenweberei und -handlung. In: VSWG 35. 1942. S. 105 ff.
- Baasch, Ernst: Holländische Wirtschaftsgeschichte. Handbuch der Wirtschaftsgeschichte von Dr. Georg Brodnitz. Jena 1927.
- Zur Statistik des Schiffspartenwesens. In: VSWG 15. 1915. S. 211 ff.
- Hamburgs Seeschiffahrt und Warenhandel vom Ende des 16. bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts. In: Zeitschrift des Vereins für hamburgische Geschichte 19. 1894. S. 295 ff.
- Beutin, Ludwig: Das Wesen der Hanse. In: Verslagen en Mededeelingen van de Vereeniging tot Beoefening van Overijsselsch Regt en Geschiedenis 72. Deventer 1957. S. 25 ff.
- Hanse und Reich im handelspolitischen Endkampf gegen England. Studien zur Geschichte der Wirtschaft und der Geisteskultur VI, hg. von Rudolf Häpke. Berlin 1929.
- Der deutsche Seehandel im Mittelmeergebiet bis zu den Napoleonischen Kriegen. Abhandlungen zur Handel- und Seegeschichte. Im Auftrage des Hansischen Geschichtsverein hg. von Fritz Rörig und Walther Vogel. N. F. der Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte, hg. von Dietrich Schäfer 1. Neumünster 1933.
- Die Entstehung des deutschen Konsulatswesens im 16. und 17. Jahrhundert. In: VSWG 21. 1928. S. 438 ff.

- Der wirtschaftliche Niedergang Venedigs im 16. und 17. Jahrhundert. In: HGBll 76, 1958. S. 42 ff.
- Gesammelte Schriften zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte. Hg. von Hermann Kellenbenz. Köln, Graz 1963.
- Blanck, Johann Friedrich: Sammlung der Rostockschen Gesetzgebung. Rostock 1846.
- Blümcke, Otto: Berichte und Akten der hansischen Gesandtschaft nach Moskau im Jahre 1603. Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte 7. 1894.
- Bode, Wilhelm: Hansische Bundesbestrebungen in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts. In: HGBll 45, 1919. S. 173 ff.; 46, 1920. S. 174 ff.; 51, 1926. S. 31 ff.
- Bogucka, Maria: Gdansk jako ośrodek produkcyjny w XIV—XVII wieku. Warszawa 1962.
- Brandt, Ahasver von: Thomas Fredenhagen (1627—1709). Ein Lübecker Großkaufmann und seine Zeit. In: HGBll 63/1938. 1939. S. 125 ff.
- Lübeck in der deutschen Geistesgeschichte. Ein Versuch. In: ZVLG XXXI, 1941. S. 149 ff.
- Seehandel zwischen Schweden und Lübeck gegen Ende des 17. Jahrhunderts. Ein Beitrag zur Geschichte der Ostseeschifffahrt. In: Scandia. Tidskrift för historisk forskning, utgiven av Lauritz Weibull XVIII, 1947. S. 33 ff.
- Waren- und Geldhandel um 1560. Aus dem Geschäftsbuch des Lübecker Maklers Steffen Holthusen. ZVLG XXXIV, 1954. S. 45 ff.
- Lübecker Überseefahrer im 17. Jahrhundert. In: ZVLG XXX, 1940. S. 172 ff.
- Die Hansestädte und die Freiheit der Meere. In: Städtewesen und Bürgertum als geschichtliche Kräfte. Gedenkschrift für Fritz Röhrig. Lübeck 1953.
- Grenzen und Möglichkeiten einer hansischen Gesamtgeschichte (Bemerkungen zu dem Buch von Karl Pagel: Die Hanse, 2. Auflage, Braunschweig 1952). In: HGBll 72, 1954. S. 91 ff.
- Geist und Politik in der lübeckischen Geschichte. Acht Kapitel von den Grundlagen historischer Größe. Lübeck 1954.
- Die Hanse und die nordischen Mächte im Mittelalter. Arbeitsgemeinschaft für Forschung des Landes Nordrhein-Westfalen. Geisteswissenschaften 102. Köln und Opladen 1962.
- Die Hanse als mittelalterliche Wirtschaftsorganisation. Entstehung, Daseinsformen, Aufgaben. In: Die Deutsche Hanse als Mittler zwischen Ost und West. Arbeitsgemeinschaft für Forschung des Landes Nordrhein-Westfalen. Wissenschaftliche Abhandlung 27. Köln und Opladen 1963. S. 9 ff.
- Das Ende der hanseatischen Gemeinschaft. Ein Beitrag zur neuesten Geschichte der drei Hansestädte. In: HGBll 74, 1956. S. 65 ff.

- Brunns, Friedrich: Die Lübecker Bergenfahrer und ihre Chronistik. Han-
sische Geschichtsquellen. Hg. vom Verein für Hansische Geschichte. N. F. II.
Berlin 1900.
- Das Frachtherrenbuch der Lübecker Bergenfahrer. Det hanseatiske Museums
Skrifte 17. Bergen 1953.
- Christensen, Axel E.: Der handelsgeschichtliche Wert der Sundzollregister.
In: HGBll 59. 1934. S. 28 ff.
- Christlieb, Marie: Rostocks Seeschifffahrt und Warenhandel um 1600.
Beiträge zur Geschichte der Stadt Rostock. Hg. vom Verein für Rostocks Alter-
tümer 19/1933. 1934. S. 5 ff.
- Dietz, Alexander: Frankfurter Handelsgeschichte. 4 Bde. Frankfurt a. M.
1910—1925.
- Ehrenberg, Richard: Hamburg und England im Zeitalter der Königin
Elisabeth. Jena 1896.
- Engels, Friedrich: Über den Verfall des Feudalismus und das Aufkom-
men der Bourgeoisie. In: Marx/Engels, Werke 21. Berlin 1961. S. 392 ff.
- Der deutsche Bauernkrieg. In: Marx/Engels, Werke 7. Berlin 1960. S. 327 ff.
- Fischer, Gerhard: Aus zwei Jahrhunderten Leipziger Handelsgeschichte
1470—1650. (Die kaufmännische Einwanderung und ihre Auswirkungen). Hg.
vom Rat der Stadt Leipzig und der Industrie- und Handelskammer Leipzig.
Leipzig 1929.
- Fink, Georg: Diplomatische Vertretungen der Hanse seit dem 17. Jahrhun-
dert bis zur Auflösung der Hanseatischen Gesandtschaft in Berlin. HGBll 56.
1931. S. 112 ff.
- Foster, Leonard: England und die Hansestädte zur Zeit des Bürger-
krieges und Cromwells 1643—1654. HGBll 75. 1957. S. 70 ff.
- Franz, Günther: Der Dreißigjährige Krieg und das deutsche Volk. Unter-
suchungen zur Bevölkerungs- und Agrargeschichte. Arbeiten zur Landes- und
Volksforschung, hg. von der Anstalt für geschichtliche Landeskunde an der
Friedrich-Schiller-Universität Jena 6. Jena 1940. 21943.
- Friedland, Klaus: Der Plan des Dr. Heinrich Sudermann zur Wiederher-
stellung der Hanse. In: Jahrbuch des Kölnischen Geschichtsvereins 31/32. 1957.
S. 184 ff.
- Kaufleute und Städte als Glieder der Hanse. In: HGBll 76. 1958. S. 21 ff.
- Fritze, Konrad: Die Hansestadt Stralsund. Die beiden ersten Jahrhunderte
ihrer Geschichte. Veröffentlichungen des Stadtarchivs Stralsund IV. Schwerin
1961.
- Gindely, Anton: Die maritimen Pläne der Habsburger und die Anteilnahme
Kaiser Ferdinands II. am polnisch-schwedischen Kriege während der Jahre
1627—1629. Denkschriften der Kaiserlichen Akademie der Wissenschaften,
Phil.-Hist. Kl. 39. Wien 1891.

- Goetz, Leopold Karl: Deutsch-russische Handelsgeschichte des Mittelalters. Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte, NF. 5. Lübeck 1922.
- Grassby, Richard: Die letzten Verhandlungen zwischen England und der Hanse 1603—1604. In: HGBll 76. 1958. S. 73—120.
- Gutz, Eva: Zu den Stralsunder Bürgerkämpfen am Ende des 14. Jahrhunderts. In: Hansische Studien. Berlin 1961. S. 90 ff.
- Hagedorn, Bernhard: Betriebsformen und Einrichtungen des Emdener Seehandelsverkehrs in den letzten drei Jahrzehnten des 16. Jahrhunderts. In: HGBll 15. 1909. S. 329 ff. und 16. 1910. S. 187 ff.
- Ostfrieslands Handel und Schiffahrt vom Ausgang des 16. Jahrhunderts bis zum Westfälischen Frieden (1580—1648). Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte VI. Berlin 1912.
- Hamann, Manfred: Der Einfluß der verschiedenen Bevölkerungsklassen auf das mittelalterliche Stadtregiment, gezeigt am Beispiel der wendischen Hansestädte. Diss (masch.) Berlin 1953.
- Häpke, Rudolf: Die Regierung Karls V. und der europäische Norden. Veröffentlichungen zur Geschichte der Freien und Hansestadt Lübeck vom Staatsarchiv zu Lübeck 3. Lübeck 1914.
- Häpke, Rudolf: Der Untergang der Hanse. Hansische Volkshefte 5, vom Hansischen Geschichtsverein. Bremen 1923.
- Harder, Elisabeth: Seehandel zwischen Lübeck und Rußland im 18. Jahrhundert. In: ZVLG 41. 1961. S. 43 ff.
- Heckscher, Eli, F.: Sveriges ekonomiska historia från Gustav Vasa. Teil 1 und 2. Stockholm 1935/36, 1949.
- Heitz, Gerhard: Zur Rolle der kleinen mecklenburgischen Landstädte in der Periode des Übergangs vom Feudalismus zum Kapitalismus. In: Hansische Studien. Berlin 1961. S. 103 ff.
- Ländliche Leinenproduktion in Sachsen (1470—1555). Deutsche Akademie der Wissenschaften zu Berlin. Schriften des Instituts für Geschichte. Reihe II: Landesgeschichte, Bd. 4, Berlin 1961.
- Zur Agrargeschichte des Feudalismus. In: ZfG VIII. Jg., Sonderheft. Berlin 1960. S. 116 ff.
- Hoенiger, Robert: Der Dreißigjährige Krieg und die deutsche Kultur. Preußische Jahrbücher, Bd. 138, H. 3. 1909.
- Hohls, Hermann: Der Leinwandhandel in Norddeutschland vom Mittelalter bis zum 17. Jahrhundert. In: HGBll 31. 1926. S. 116 ff.

- Hollihn, Gerd: Die Stapel- und Gästepolitik Rigas in der Ordenszeit (1201 bis 1562). Ein Beitrag zur Wirtschaftsgeschichte Rigas in der Hansezeit. In: HGBll 60. 1935. S. 91 ff.
- Hroch, Miroslav: Wallensteins Beziehungen zu den wendischen Hansestädten. In: Hansische Studien. Berlin 1961. S. 135 ff.
- Huhnhäuser, Alfred: Rostocks Seehandel von 1635—1648 (nach den Warnemünder Lizenzbüchern). I. Die Schifffahrt. In: Beiträge zur Geschichte der Stadt Rostock VIII. 1914.
- Jeannin, Pierre: Lübecker Handelsunternehmungen um die Mitte des 16. Jahrhunderts. Zeitschrift des Vereins für lübeckische Geschichte und Altertumskunde 43. 1963, S. 19 ff.
- L'activité du port de Königsberg dans la seconde moitié du XVI.^e siècle. Bulletin de la Société d'histoire moderne, 12^e série, n^o 5. 1958. S. 10 ff.
- Les relations économiques des villes de la Baltique avec Anvers au XVI^e siècle. In: VSWG 43. 1956. S. 193 ff. und S. 323 ff.
- Contribution à l'Etude du commerce de Lubeck aux environs de 1580. In: Hansische Studien. Berlin 1961. S. 162 ff.
- Jessen, Jens: Die Entstehung und Entwicklung der Gutswirtschaft in Schleswig-Holstein bis zu dem Beginn der Agrarreformen. In: Zeitschrift der Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte 51. 1922. S. 1 ff.
- Johansen, Paul: Umriss und Aufgaben der hansischen Siedlungsgeschichte und Kartographie. In: HGBll 73. 1955. S. 1 ff.
- Novgorod und die Hanse. In: Städtewesen und Bürgertum als geschichtliche Kräfte. Gedächtnisschrift für Fritz Rörig. Hg. von A. von Brandt und W. Koppe. Lübeck 1953. S. 121 ff.
- Jürgens, Adolf: Zur Schleswig-Holsteinischen Handelsgeschichte des 16. und 17. Jahrhunderts. Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte. Im Auftrage des Hansischen Geschichtsvereins, hg. von Dietrich Schäfer VIII. Berlin 1914.
- Kellenbenz, Hermann: Spanien, die nördlichen Niederlande und der skandinavisch-baltische Raum in der Weltwirtschaft und Politik um 1600. In: VSWG 41. 1954. S. 289—332.
- Die unternehmerische Betätigung der verschiedenen Stände während des Übergangs zur Neuzeit. In: VSWG 44. 1957. S. 1—25.
- Unternehmerkräfte im Hamburger Portugal- und Spanienhandel 1590—1625. Veröffentlichungen der Wirtschaftsgeschichtlichen Forschungsstelle Hamburg 10. Hamburg 1954.
- Sephardim an der unteren Elbe. In: VSWG, Beiheft 40. Wiesbaden 1958.
- Der Pfeffermarkt um 1600 und die Hansestädte. In: HGBll 74. 1956. S. 27 ff.
- Kestner, Erich: Danzigs Handel mit Portugal im 16. Jahrhundert. In: Zeitschrift des Westpreußischen Geschichtsvereins 1. 1880. S. 97 ff.; 5. 1881. S. 3 ff.

- Kirchner, Walther: Die Bedeutung Narvas im 16. Jahrhundert. Ein Beitrag zum Studium der Beziehungen zwischen Rußland und Europa 1558—1581. In: HZ 172. 1951. S. 265 ff.
- Über den russischen Außenhandel zu Beginn der Neuzeit. In: VSWG 42. 1955. S. 40 ff.
- Kloth, Herbert: Lübecks Seekriegswesen in der Zeit des nordischen Siebenjährigen Krieges 1563—1570. Ein Beitrag zur deutschen Seekriegsgeschichte im 16. Jahrhundert. In: ZVLG 21. 1921. S. 1—51 und S. 185—256.
- Koppe, Wilhelm: Lübeck-Stockholmer Handelsgeschichte im 14. Jahrhundert. Neumünster 1933.
- Koppmann, Karl: Zur Geschichte der mecklenburgischen Klipphäfen (1345 bis 1628). In: HGBll 14/1885. 1886. S. 103 ff.
- Kretschmar, Johannes: Gustav Adolfs Pläne und Ziele in Deutschland und die Herzöge zu Braunschweig und Lüneburg, Quellen und Darstellungen zur Geschichte Niedersachsens 17. Hannover und Leipzig 1904.
- Kroker, Ernst: Handelsgeschichte der Stadt Leipzig. Leipzig 1926.
- Kruck, Alfred: Geschichte des Alldeutschen Verbandes 1890—1939. Wiesbaden 1954.
- Kulischer, Joseph: Russische Wirtschaftsgeschichte, Bd. 1. Jena 1925.
- Kumlien, Kjell: Sverige och hanseaterna. Studier i svensk politik och utrikes handel. Kungl. Vitterhets och Antikvitets Akademiens Handlingar 86. Stockholm 1953.
- Stockholm, Lübeck und Westeuropa zur Hansezeit. In: HGBll 71. 1952. S. 9 ff.
- Kunze, Arno: Der Frühkapitalismus in Chemnitz. Beiträge zur Heimatgeschichte von Karl-Marx-Stadt 7. 1958.
- Das oberdeutsche Handelskapital und die sächsische Leinwand im 16. Jahrhundert. In: Meißnisch-Sächsische Forschungen. Dresden 1929. S. 109 ff.
- Lembke, Gertrud: Die Entwicklung der bäuerlichen Verhältnisse auf der Insel Poel vom 12. Jahrhundert bis 1803. In: Jahrbücher des Vereins für mecklenburgische Geschichte und Altertumskunde 99. 1935. S. 1 ff.
- Siehe auch Schröder-Lembke.
- Lenz, Max: Deutschland und Schweden im 17. Jahrhundert. Kleine Historische Schriften, Bd. 3. München und Berlin 1922. S. 62 ff.
- Lesnikov, Michael, P.: Der hansische Pelzhandel zu Beginn des 15. Jahrhunderts. In: Hansische Studien. Berlin 1961. S. 219 ff.
- Lübeck als Handelsplatz für Osteuropawaren im 14. Jahrhundert. In: Hansische Studien. Berlin 1961. S. 273 ff.

- Lütge, Friedrich: Deutsche Sozial- und Wirtschaftsgeschichte. Ein Überblick. 2. vermehrte und verbesserte Auflage. Berlin, Göttingen, Heidelberg 1960.
- Die wirtschaftliche Lage Deutschlands vor Ausbruch des 30jährigen Krieges. In: Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik, Bd. 170, 1/3. 1958.
- Strukturelle und konjunkturelle Wandlungen in der deutschen Wirtschaft vor Ausbruch des 30jährigen Krieges. In: Bayr. Akademie der Wissenschaften 5. 1958.
- Mack, H.: Die Hanse und die Belagerung Stralsunds im Jahre 1628. In: HGBll 1892. 1893. S. 121 ff.
- Malowist, Marian: Über die Frage der Handelspolitik des Adels in den Ostseeländern im 15. und 16. Jahrhundert. In: HGBll 5. 1957. S. 29 ff.
- Marx, Karl: Das Kapital. Kritik der politischen Ökonomie. Bd. III hg. von Friedrich Engels. Marx/Engels, Werke 25. Berlin 1964.
- Matthaei, Georg: Die Lage der Lüneburger Elbschiffahrt im 16. und 17. Jahrhundert. In: Lüneburger Blätter 6. 1955. S. 70 ff.
- Maybaum, Heinz: Die Entstehung der Gutsherrschaft in Nordwest-Mecklenburg. In: VSWG, Beiheft 6. 1926.
- Meier, Harri: Zur Geschichte der hansischen Spanien- und Portugalfahrt bis zu den spanisch-amerikanischen Unabhängigkeitskriegen. In: Ibero-amerikanische Studien 5. Hamburg 1927.
- Melander, K. R.: Die Beziehungen Lübecks zu Schweden und Verhandlungen dieser beiden Staaten wegen des russischen Handels über Reval und Narva während der Jahre 1643—1653. Historiallinnen Arkisto 18. Helsingfors 1903. S. 1—81.
- Messow, Hans-Christian: Die Hansestädte und die habsburgische Ostseepolitik im 30jährigen Krieg (1627—1628). Neue deutsche Forschungen 233. Berlin 1935.
- Mickwitz, Gunnar: Aus Revaler Handelsbüchern. Zur Technik des Ostseehandels in der 2. Hälfte des 16. Jahrhunderts. Helsingfors 1938.
- Millies, Charlotte: Die Anfänge einer staatlichen Wirtschaftspolitik in Mecklenburg im 15./16. Jahrhundert. In: Mecklenburgische Jahrbücher 101. 1937.
- Mottek, Hans: Wirtschaftsgeschichte Deutschlands. Ein Grundriß. Bd. 1. Von den Anfängen bis zur Zeit der Französischen Revolution. Berlin 1957.
- Zur Literatur über die Entwicklung der Elemente des Kapitalismus innerhalb der Feudalordnung in Deutschland. In: ZfG VIII. Jg., Sonderheft. 1960. S. 163 ff.
- Naudé, Wilhelm: Die Getreidehandelspolitik der Europäischen Staaten vom 13. bis zum 18. Jahrhundert, als Einleitung in die Preußische Handelspolitik. Acta Borussica. Getreidehandelspolitik I. Berlin 1896.

- Niitema, Vilho: Der Binnenhandel in der Politik der livländischen Städte im Mittelalter. *Annales Academiae Scientiarum Fennicae* 76, 2. Helsinki 1952.
- Olechnowitz, Karl-Friedrich: Der Schiffbau der hansischen Spätzeit. *Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte III*. Weimar 1960.
- Owe, Friedrich: Die Narwafahrt. Ein Beitrag zur hansischen Handelspolitik. Diss. Rostock 1923.
- Papritz, Johannes: Das Handelshaus der Loitz zu Stettin, Danzig und Lüneburg. In: *Baltische Studien* 44. 1957. S. 73 ff.
- Pitz, Ernst: Sammelbericht: Hansische Geschichtsforschung 1945—1960. In: *VSWG* 48, 2. 1961. S. 251 ff.
- Pölnitz, Götz Freiherr von: Fugger und Hanse. Ein hundertjähriges Ringen um Ostsee und Nordsee. Schwäb. Forschungsgemeinschaft bei der Kommission für Bayrische Landesgeschichte, Reihe 4, Bd. 2; *Studien zur Fugger-Geschichte*, Bd. 11. Tübingen 1953.
- Pries, A.: Der schwedische Zoll in Warnemünde in den Jahren 1632—1654, insbesondere im Westfälischen Frieden. Wismar 1914.
- Rach, Alfred: Die zweite Blüte des Erfurter Waidhandels. In: *Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik* 171. 1959. S. 25 ff.
- Reincke, Heinrich: Bevölkerungsprobleme der Hansestädte. In: *HGBll* 70. 1951. S. 1 ff.
- Rogge, Wilhelm: Wallenstein und die Stadt Rostock. In: *Jahrbücher des Vereins für mecklenburgische Geschichte* 51. 1886. S. 283 ff.
- Röhlk, Otto: Hansisch-Norwegische Handelspolitik im 16. Jahrhundert. *Abhandlungen zur Handels- und Seegeschichte*. Hg. von Fritz Rörig und Walther Vogel. NF. der *Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte*. Hg. von Dietrich Schäfer. 2. III. Neumünster 1935.
- Rörig, Fritz: *Wirtschaftskräfte im Mittelalter*. *Abhandlungen zur Stadt- und Hansegeschichte*. Hg. von Paul Kaegbein. Weimar 1959.
- Die geistigen Grundlagen der hansischen Vormachtsstellung. In: *HZ* 139. 1929. S. 242 ff.
- Außen- und innerpolitische Wandlungen in der Hanse nach dem Stralsunder Frieden (1370). In: *Wirtschaftskräfte im Mittelalter*. Weimar 1959. S. 147 ff.
- Das Meer und das europäische Mittelalter. In: *Wirtschaftskräfte im Mittelalter*. Weimar 1959. S. 638 ff.
- Sartorius von Waltershausen, Georg: *Geschichte des hanseatischen Bundes*, 3 Bde., Göttingen 1802—1808.
- Schäfer, Dietrich: *Die Hansestädte und König Waldemar von Dänemark*. 1879.

- Die deutsche Hanse. Monographien zur Weltgeschichte 19. Bielefeld 21914.
- Die Aufgaben der deutschen Seegeschichte. In: Dietrich Schäfer, Aufsätze, Vorträge und Reden. Bd. 2. Jena 1913. S. 281 ff.
- Die Sundzoll-Listen. In: HGBll 14. 1908. S. 1 ff.
- Der Kampf um die Ostsee im 16. und 17. Jahrhundert. In: HZ 83. 1899. S. 423 ff.
- Das Zeitalter der Entdeckungen und die Hanse. In: HGBll 25. 1897. S. 9 ff.
- Schieche, Emil: Die dänische Blockade Rostocks 1628 und Schweden. In: HGBll 77. 1959. S. 94–119.
- Schildhauer, Johannes: Soziale, politische und religiöse Auseinandersetzungen in den Hansestädten Stralsund, Rostock und Wismar im ersten Drittel des 16. Jahrhunderts. Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte II. Weimar 1959.
- Grundzüge der Geschichte der deutschen Hanse. In: ZfG 4. 1963. S. 725 ff.
- Progressive und nationale Traditionen in der Geschichte der Hanse. In: Beiträge zur Geschichte des Ostseeraums. WZ der E. M. Arndt-Universität Greifswald. Ges.- u. sprachwiss. Reihe 5/6. 1963. S. 497 ff.
- Die Sozialstruktur der Hansestadt Rostock von 1378 bis 1569. In: Hansische Studien. Berlin 1961. S. 341 ff.
- Schlosser, Alfred: Die Handelsbeziehungen Wismars zu Portugal und Spanien am Ende des 16. und am Anfang des 17. Jahrhunderts. Diss. (masch.) Erlangen 1931.
- Schnell, H.: Mecklenburg zur Zeit des Dreißigjährigen Krieges 1603–1658. Meckl. Gesch. in Einzeldarstellungen 10. Berlin 1907.
- Schröder-Lembke, Gertrud: Malchow auf Poel. Geschichte eines Hofes 1627–1945. Frankfurt a. M. 1957.
- Schulte, Eduard: Das Danziger Kontorbuch des Jakob Stöve aus Münster (Hansische Maße, Münzen, Waren, Wege und Zölle um 1560). In: HGBll 62. 1937. S. 40 ff.
- Siewert, Franz: Die Lübecker Rigafahrercompagnie im 16. und 17. Jahrhundert. Diss. Rostock 1896.
- Geschichte und Urkunden der Rigafahrer in Lübeck im 16. und 17. Jahrhundert. Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte NF. 1. Berlin 1897.
- Simson, Paul: Die Organisation der Hanse in ihrem letzten Jahrhundert. In: HGBll 1907. S. 207 ff.
- Smirin, M. M.: Deutschland vor der Reformation. Abriß der Geschichte des politischen Kampfes in Deutschland vor der Reformation. Berlin 1955.
- Soom, Arnold: Gutswirtschaft in Livland am Ausgang des 16. Jahrhunderts. In: Zeitschrift für Ostforschung 1. 1956. S. 34 ff.

- Der baltische Getreidehandel im 17. Jahrhundert. Kungl. Vitterhets Historie och Antikvitets Akademiens Handlingar, Historiska Serien 8. Stockholm 1961.
- Sproemberg, Heinrich: Die Hanse in europäischer Sicht. In: Annales de la Société Royale d'Archéologie de Bruxelles 50. 1961. S. 221 ff.
- Stein, Walther: Stand und Aufgaben der hansischen Geschichtsforschung. In: Die Geisteswissenschaften 1. Leipzig 1913/14. S. 516 ff.
- Steinmann, Paul: Bauer und Ritter in Mecklenburg. Wandlungen der gutherrlich-bäuerlichen Verhältnisse im Westen und Osten Mecklenburgs vom 12./13. Jahrhundert bis zur Bodenreform 1945. Schwerin 1960.
- Steinmetz, Max: Reformation und Bauernkrieg in der Historiographie der DDR. In: ZfG VIII. Jg. Sonderheft. 1960. S. 142 ff.
- Stoob, Heinz: Minderstädte. Formen der Stadtentstehung im späten Mittelalter. In: VSWG 44. 1958. S. 1 ff.
- Studien, Hansische. Heinrich Sproemberg zum 70. Geburtstag. Forschungen zur mittelalterlichen Geschichte 8. Hg. von H. Sproemberg, H. Kretzschmar und E. Werner. Berlin 1961.
- Thierfelder, Hildegard: Rostock-Osloer Handelsbeziehungen. Die Geschäftspapiere der Kaufleute Kron und Bene in Oslo. Hg. und kommentiert von Hildegard Thierfelder. Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte I. Weimar 1958.
- Techen, Friedrich: Geschichte der Seestadt Wismar. Wismar 1929.
- Treue, Wilhelm: Wirtschafts- und Sozialgeschichte vom 16. bis zum 18. Jahrhundert. In: Bruno Gebhardt, Handbuch der deutschen Geschichte, hg. von Herbert Grundmann. Bd. 2. Stuttgart ⁸1956. S. 366 ff.
- Vogel, Walther: Geschichte der deutschen Seeschifffahrt. Bd. 1. Berlin 1915.
- Beiträge zur Statistik der deutschen Seeschifffahrt im 17. und 18. Jahrhundert. In: HGBll 53. 1928. S. 110 ff.; 57. 1932. S. 78 ff.
- Zur Größe der europäischen Handelsflotten im 15., 16., 17. Jahrhundert. In: Forschungen und Versuche zur Geschichte des Mittelalters und der Neuzeit. Festschrift Dietrich Schäfer. Jena 1915. S. 291 ff.
- Kurze Geschichte der deutschen Hanse. Pfingstblätter des Hansischen Geschichtsvereins XI. 1915.
- Voges, Ursula: Der Kampf um das Dominium maris Baltici 1629—1645. Schweden und Dänemark vom Frieden zu Lübeck bis zum Frieden von Brömsebro. Diss. Greifswald 1938.
- Waschinski, Emil: Währung, Preisentwicklung und Kaufkraft des Geldes in Schleswig-Holstein von 1226—1864. Quellen und Forschungen zur Geschichte Schleswig-Holsteins 26. Neumünster 1952.

- Wätjen, Hermann: Die Niederländer im Mittelmeergebiet zur Zeit ihrer höchsten Machtentfaltung. Abhandlung zur Verkehrs- und Seegeschichte II. Berlin 1909.
- Wegemann, Georg: Die führenden Geschlechter Lübecks und ihre Verschwägerungen. In: ZVLG 31. 1949. S. 17 ff.
- Wehrmann, G. F. W.: Das lübeckische Patriziat. In: ZVLG 5. 1888. S. 293 ff.
- Weise, F.: Die Hanse, England und die Merchants Adventurers. Das Zusammenwirken von Köln und Danzig. In: Jahrbuch des Kölnischen Geschichtsvereins 31/32. 1957. S. 137—164.
- Werner, Theodor Gustav: Europäisches Kapital in iberio-amerikanischen Montanunternehmungen des 16. Jahrhunderts. In: VSWG 48. 1961. S. 18 ff.
- Wiese, E.: Die Politik der Niederländer während des Kalmarkrieges (1611 bis 1613) und ihr Bündnis mit Schweden (1614) und den Hansestädten (1616). Heidelberger Abhandlungen zur mittleren und neueren Geschichte 3. Heidelberg 1903.
- Winterfeld, Luise von: Gründung, Markt- und Ratsbildung deutscher Fernhandelsstädte, Untersuchungen zur Frage des Gründerkonsortiums vornehmlich am Beispiel Lübecks. In: Westfalen, Hanse, Ostseeraum, hg. von Franz Petri, Münster 1955. S. 7 ff.
- Witthöft, Harald: Das Kaufhaus in Lüneburg als Zentrum von Handel und Faktorei, Schifffahrt und Warenumschlag bis zum Jahre 1637. Diss. (masch.). Göttingen 1959.
- Woehlken, Erich: Pest und Ruhr im 16. und 17. Jahrhundert. Veröffentlichungen des Niedersächsischen Amtes für Landesplanung und Statistik, hg. von K. Brüning. Reihe A, Forschungen zur Landes- und Volkskunde II, Volkstum und Kultur (= Schriften des Niedersächsischen Heimatbundes e. V., NF. 26). 1954.

EINLEITUNG

Wer die wissenschaftlichen Veröffentlichungen auf dem Gebiet der hansischen Geschichte der letzten Jahrzehnte überblickt, stellt fest, daß sich die Hanseforschung immer stärker handels-, schiffahrts-, sozial- und rechtsgeschichtlichen Problemen zugewandt hat. Zugleich läßt sich eine andere bemerkenswerte Entwicklung feststellen: immer mehr trat die hansische Geschichte aus ihrer nationalen Begrenzung heraus. Die Einbeziehung der Hanse in die Geschichte des europäischen Städtewesens und Bürgertums ist nicht zuletzt das Verdienst Rörigs gewesen. Rörig korrigierte damit eine nationalstische Überbetonung des deutschen Charakters der Hanse. Nach dem zweiten Weltkrieg machte die „Europäisierung“ der Hanse schnelle Fortschritte. Diese Tendenz der Hanseforschung vollzog sich so schnell und durchgreifend, daß man, wie Ernst Pitz in einem Sammelbericht über die Hanseforschung seit 1945 mit Recht hervorgehoben hat, tatsächlich von der Gefahr einer „europäisierenden Selbstaflösung“ der Hanse sprechen muß⁵, die die Hanse nur noch als eine Funktion „abendländischer Zivilisation“ gelten läßt und darauf verzichtet, die Hanse und ihre geschichtliche Entwicklung unter nationalen Aspekten zu betrachten. Die Herauslösung der hansischen Geschichte aus dem Rahmen der deutschen Geschichte und ihre Einordnung in die europäische, allgemeine Geschichte des Mittelalters, die Verbreiterung ihrer historischen Grundlagen zeigen sich noch in anderer Hinsicht.

Schon Dietrich Schäfer hatte in der Besorgnis, daß die Erforschung der im engeren Sinne hansischen Geschichte von der Substanz her in absehbarer Zeit ihr Ende finden müsse, die See- und Verkehrsgeschichte in das wissenschaftliche Programm des Hansischen Geschichtsvereins mit aufgenommen und damit die Grenzen weit über den traditionellen Bereich der älteren Hanseforschung hinaus gesteckt⁶. Dadurch, daß der Mittelmeerraum, die Spanien- und Portugalfahrt, die Fahrt nach Brasilien und Grönland, der Walfang u. a. in den Bereich der Darstellungen zur hansischen Geschichte

⁵ Vgl. Ernst Pitz: Hansische Geschichtsforschung 1945—1960, in: VSWG, 48. Bd., 1961, S. 251—262, bes. S. 262.

⁶ Vgl. Dietrich Schäfer: Die Aufgaben der deutschen Seegeschichte, in: Aufsätze, Vorträge und Reden, 2. Bd., Jena 1913, S. 283 ff.

mit einbezogen wurden, mußten sich notwendig immer mehr, im Grunde „nichtmehrhanische“ Probleme und Gebiete in den Vordergrund der Betrachtung schieben. Schon die Arbeiten von Hagedorn sind im engeren Sinne nicht hansisch und können als tiefer Einbruch in die Hanseforschung alten Stils⁷ gewertet werden. Auch die Arbeit Beutins über die Mittelmeerfahrt zeigen in ihrer Thematik und zeitlichen Begrenzung die Absicht, die Grenzen der spezifisch hansischen Geschichte zu überschreiten⁸. Diese schon zur Zeit Schäfers sichtbar werdenden Tendenzen einer Erweiterung der Thematik erhielten durch Rörig und seine Schüler in der von ihnen besonders gepflegten wirtschafts-, sozial- und verfassungsgeschichtlichen Forschung zwischen den beiden Weltkriegen starken Auftrieb. Hierbei ist allerdings unverkennbar, daß die Einbeziehung der Spätzeit der Hanse und der sogenannten „hanseatischen“ Periode zunächst nicht fortgesetzt wurde. Rörig hat seine Hansekonzeption ausschließlich auf die Frühzeit der Hanse gestützt. Schon das 15. Jahrhundert, die Jahrzehnte nach dem Stralsunder Frieden, erschienen ihm als eine Zeit, in der es mit der Hanse nicht mehr vorwärtsging, in der sie lediglich bestrebt war, „das Errungene zu behaupten“⁹.

Seit 1945, besonders nach dem Tode Rörigs 1952, wandte sich die Hanseforschung in immer größerer Intensität Problemen der späten Hansezeit zu, zog immer mehr Gebiete nicht spezifisch hansischen Charakters in den Kreis der Untersuchungen ein, ging zunehmend dazu über, im Grunde genommen unhansische Probleme zu behandeln. Die Einbeziehung der hanseatischen Zeit in die Hansegeschichte gab weite und vielfältige Möglichkeiten, bis in die Zeitgeschichte vorzustoßen¹⁰, ja Firmengeschichte Bremer und Hamburger Handelshäuser als Teil auch der Hansegeschichte gelten zu lassen, Übersee-geschichte und frühe Kolonialgeschichte mit hansischer Tradition zu verbind-

⁷ Vgl. Bernhard Hagedorn: Betriebsformen und Einrichtungen des Emdener Seehandelsverkehrs in den letzten drei Jahrzehnten des 16. Jahrhunderts, in: HGBll 15, 1909, S. 329 ff., 16, 1910, S. 187 ff.; Ostfrieslands Handel und Schifffahrt vom Ausgang des 16. Jahrhunderts bis zum Westfälischen Frieden (1580–1648), Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte, Bd. VI, Berlin 1912.

⁸ Ludwig Beutin: Der deutsche Seehandel im Mittelmeergebiet bis zu den napoleonischen Kriegen, Abhandlungen zur Handels- und Seegeschichte. Im Auftrage des Hansischen Geschichtsvereins hg. von Fritz Rörig und Walther Vogel. NF. der Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte, hg. von Dietrich Schäfer, Bd. 1, Neumünster 1933.

⁹ Vgl. Fritz Rörig: Außenpolitische und innerpolitische Wandlungen in der Hanse nach dem Stralsunder Frieden (1370), in: Wirtschaftskräfte im Mittelalter, S. 147 ff.

¹⁰ Vgl. u. a. A. v. Brandt: Das Ende der hanseatischen Gemeinschaft. Ein Beitrag zur neuesten Geschichte der drei Hansestädte, HGBll 74, 1956, S. 65 ff.

den¹¹. Ein Blick auf die Aufsätze der letzten Jahrgänge der Hansischen Geschichtsblätter und die besprochenen und angezeigten Arbeiten im Besprechungs- und Umschauteil zeigt sehr deutlich, wie sehr sich das Schwergewicht der Forschungstätigkeit auf die späthansisch-hanseatische Zeit verlagert hat, wie aufmerksam Probleme und Themen, die nur noch sehr am Rande etwas mit der Hanse zu tun haben, beobachtet und angemerkt werden, wie sehr hansische Geschichte zu allgemeiner Geschichte, ja Weltgeschichte ausgeweitet worden ist. Deutlich zeichnet sich auch die Tendenz ab, die hansische Geschichte in die internationale Unternehmungs- und Unternehmerngeschichte mit einzubauen. Zweifellos besteht gegenwärtig wirklich die Gefahr, daß die Grenzen der spezifisch hansischen Forschung überhaupt verwischt werden, daß die Konturen der Hanse verschwinden in einer allgemeinen europäischen Wirtschaftsgeschichte, bzw. Weltwirtschaftsgeschichte.

Angesichts dieser offensichtlichen Gefahren einer — schon zitierten — „europäisierenden Selbstauflösung“ der Hanseforschung sollte auch die alte, von jeder Periode anders beantwortete Frage wieder neu gestellt werden, die Frage, was denn die Hanse eigentlich sei, „das zentrale Problem der Hanse — die Frage ihrer Definition“¹². Hierbei handelt es sich fraglos um eines der kompliziertesten Probleme der hansischen Geschichte überhaupt. In der landläufigen, populären Vorstellung, ja selbst bei Historikern, die mit der hansischen Geschichte nicht speziell vertraut sind, wird häufig mit „der“ Hanse als einer gegebenen Größe operiert, werden ihr Absichten unterstellt, von ihr Handlungen erwartet, zu denen sie als „Hanse“ aufgrund ihrer eigenartigen Strukturierung schlechterdings nicht befähigt war und sein konnte. Es dürfte heute für jeden, der sich intensiv mit den Quellen und Arbeiten zur hansischen Geschichte beschäftigt hat, kein Zweifel mehr darüber bestehen, daß es die Hanse im herkömmlichen Sinne niemals gegeben hat, daß die Hanse zu keiner Zeit eine feststehende, exakt definierbare und unveränderliche Größe gewesen ist¹³. Die Hanse war als eine typisch mittelalterliche Institution in

¹¹ Vgl. etwa Percy Ernst Schramm: Deutschland, Nord- und Südamerika im 19. Jahrhundert. HGBll 81, 1963, S. 109 ff., derselbe: Hamburg, Deutschland und die Welt. Leistung und Grenzen hanseatischen Bürgertums in der Zeit zwischen Napoleon I. und Bismarck, München 1943.

¹² Vgl. Ernst Pitz: a. a. O., S. 258.

¹³ Darauf hat A. v. Brandt in einer Reihe von Aufsätzen mit Nachdruck aufmerksam gemacht. Vgl. Das Ende der hanseatischen Gemeinschaft, HGBll 74, 1956, S. 65 ff.; Die Hanse und die nordischen Mächte im Mittelalter. Köln 1962; Die Hanse als mittelalterliche Wirtschaftsorganisation, Köln 1963; Vgl. auch C. Haase in seiner Besprechung zu A. v. Brandts Arbeit: Die Hanse und die nordischen Mächte im Mittelalter, a. a. O., in: HGBll 81, 1963, S. 135/136.

ihren historisch bestimmbareren Umrissen so verschwommen, weil in ständiger Veränderung begriffen, daß man zuweilen mit Ludwig Beutin versucht sein könnte, zu fragen, ob es denn die Hanse überhaupt gegeben habe¹⁴. Der älteren Hanseforschung bis hin zu Dietrich Schäfer war die Vorstellung noch ganz geläufig und selbstverständlich, daß die Hanse ein Bund deutscher Städte gewesen sei; Sartorius nannte seine frühe Gesamtdarstellung der hansischen Geschichte noch unbefangen: „Geschichte des hanseatischen Bundes“¹⁵.

Erst für Walter Stein ergaben sich bei seiner Arbeit über die Hansestädte definitorische Probleme. Er wies darauf hin, daß es ein Irrtum sei, das Wesen der Hanse in ihren bundesmäßigen Formen zu sehen. Das Wesen der Hanse läge nicht in ihrer Repräsentation, sondern „in der Summe ihrer gemeinsamen Handels- und Verkehrsrechte im Ausland begründet“. Stein machte zum erstenmal darauf aufmerksam, daß die Forschung die Gesamtentwicklung der Hanse nur dann werde ergründen können, wenn sie Wesen und Form zu trennen wisse, wenn sie die Hanse als „organisierte Gemeinschaft“ betrachte, „deren Grundlagen und Hauptbetrieb im Ausland lagen“¹⁶.

Zu weit schärferen Formulierungen gelangte Wilhelm Bode. Er begann seine Arbeit über hansische Bundesbestrebungen mit der methodischen Frage, ob die deutsche Hanse anfänglich oder später Bundescharakter gehabt habe, und kam zu dem Ergebnis, „daß zu keiner Zeit der Hanse Bezeichnungen wie ‚Hansebund‘ oder ‚Bund der Hansestädte‘ irgendwelche Berechtigung haben“. Die Hansestädte hätten scharf zwischen der Hanse als solcher, die eine „privilegierte Wirtschaftsgruppe“ gewesen sei, und ihren Sonderbündnissen, also politischen Städtebünden, zu unterscheiden gewußt¹⁷.

Für Fritz Rörig blieb die Hanse zwar „der stolzeste deutsche Städtebund“, aber doch wohl mehr nur im Sinne einer herkömmlich gebrauchten Formel. Rörig erkannte, meines Wissens als erster, die sozialökonomischen Wurzeln

¹⁴ So Ludwig Beutin: Das Wesen der Hanse, in: Verslagen en Mededeelingen, Vereeniging tot Beoefning van Overijsselsch Regt en Geschiedenis, Twee en Zeventigste Stuk Deventer 1957, S. 25–37, bes. S. 33. Jetzt in: Ludwig Beutin: Gesammelte Schriften zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Köln 1963, S. 1 ff.

¹⁵ Georg Sartorius von Waltershausen: Geschichte des hanseatischen Bundes, 3 Bde., Göttingen 1802–1808.

¹⁶ Vgl. Walther Stein: Stand und Aufgaben der hansischen Geschichtsforschung, in: Die Geisteswissenschaften 1. Leipzig 1913/14, S. 516 ff.

¹⁷ Wilhelm Bode: Hansische Bundesbestrebungen in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts, HGBll 45, 1919, S. 173 ff., u. 46, 1920, S. 174 ff., 51, 1926, S. 31 ff., bes. 51, 1926, S. 71.

der Hanse, indem er die Verbundenheit der führenden Schichten, ihre von Lübeck bis Reval reichenden verwandtschaftlichen Bindungen sehr stark herausarbeitete⁴⁸. Die Hanse entstand bekanntlich als genossenschaftliche Vereinigung deutscher Fernkaufleute im Ausland, die dort Handelsprivilegien und Freiheiten erwarb, Vorrechte, die ihr von Anfang an eine überlegene wirtschaftliche Stellung sicherten. Zur Hanse gehörte, wer im Ausland teilhatte an dem Genuß der hansischen Privilegien, wer „in des copmannes recht“ war, „in de hanse horte“. Auch als die Städte im 13./14. Jahrhundert die Leitung der Genossenschaft übernahmen, als aus der „Kaufmannshanse“ die „Städtehanse“ wurde, war das doch nur eine höhere, sich der wirtschaftlichen und politischen Entwicklung anpassende Organisationsform der ursprünglichen Genossenschaft deutscher Fernkaufleute, eine personale Gemeinschaft, die als solche eigentlich bis zum Erlöschen der Hanse niemals aufgehört hat zu existieren. Diese Fernhändler, selbst im Rate ihrer Heimatstädte sitzend oder durch Verwandte und Kaufgenossen in ihm vertreten, durch gleiche oder ähnliche wirtschaftliche, politische, soziale und verwandtschaftliche Interessen verbunden, in den gleichen kaufmännischen Fahrer-genossenschaften, wie Schonen-, Bergen-, Riga-, Novgorod-, Spanienfahrern usw. vereint, vielfach als Partenreeder an einem Schiff beteiligt, waren und blieben im ursprünglichen und eigentlichen Sinne das, was wir Hanse nennen.

Sie bestimmten die Politik der Hanse; sie entsandten die Ratssendeboten als ihre Vertreter zu den hansischen Tohopesaten und Hansetagen; sie schickten Gesandtschaften an die Höfe der ausländischen Mächte. Welche wirtschaftlichen und sozialen Gruppen hinter der Hanse standen, zeigt sich nur allzu deutlich in der Zeit der städtischen Volksbewegungen des 14.—16. Jahrhunderts, als die Volksmassen gegen das Regiment der aristokratisch-oligarchischen kaufmännischen Ratsgeschlechter Sturm liefen und demokratische Reformen und Anteil am Stadtre Regiment verlangten, als blutige Unruhen die Hansestädte erschütterten, wie dann die Räte der Hansestädte und mit in ihrem Auftrage die Ratssendeboten auf den Hansetagen mobil wurden und solidarische Maßnahmen zur Verteidigung ihrer Interessen ergriffen, kollektive Strafen gegen die „Aufrührer“ verhängten⁴⁹, oder wie dann z. B. die durch den Aufstand Jürgen Wullenwewers aus Lübeck verjagten Ratsherren den Feinden Wullenwewers und seiner demokratischen Bewegung alle Ge-

⁴⁸ Vgl. Fritz Rörig: Die europäische Stadt im Mittelalter, Göttingen, o. J. (1955), S. 19/20.

⁴⁹ So auf den Hansetagen 1417 und 1418. Vgl.: Die Recesses und andere Akten der Hansetage von 1256—1430, bearbeitet von Karl Koppmann, 8 Bde. Leipzig 1870—1897, Bd. 6, Leipzig 1889, Nr. 398 und 557.

heimnisse verrieten und alle Versuche unternahmen, ihre Heimatstadt zu schädigen, nur um wieder zur Herrschaft zu gelangen²⁰. Erinnert sei hierbei an den skrupellosen Kampf der Wulflams gegen Karsten Sarnow und die von ihm geführte demokratische Bewegung in Stralsund 1391–1394²¹. Im Zuge des von Rörig so eindrucksvoll geschilderten Übergangs zum schriftlichen Geschäftsverkehr machte der hansische Fernhändler nicht nur von der „scrivekamere“ Geschäfte, sondern auch von der Ratsstube aus hansische Politik. Die Hanse als historische Erscheinungsform bedarf zu ihrer Definition nicht nur wirtschaftspolitischer oder juristischer Kriterien, sondern vor allem sozialer. Kaufleute und Städte als Glieder der Hanse²² sind kein Dualismus, sondern nur historische Entwicklungsphasen der institutionellen Formgebung, wobei die veränderte Form den Klassencharakter der Hanse im Sinne einer Interessenvertretung des herrschenden Kaufmannskapitals zu keiner Zeit beeinträchtigt oder eingeengt hat. War der Übergang von der Kaufmannshanse zur Städtehanse vornehmlich unter dem Zwang sich ändernder wirtschaftlicher und politischer Bedingungen und mit dem Ziel einer organisatorischen Straffung erfolgt, so lag in diesem Wandel doch schon notwendig der Keim der Auflösung begründet. Die Fahrergenossenschaften der Fernkaufleute konnten noch ausschließlich ihren Handelsinteressen folgen. Je mehr aber die ursprünglich frei auf den Märkten und Produktionsgebieten Nordeuropas operierenden Kaufleute eingebaut wurden in den sich schnell entwickelnden Organismus ihrer Heimatstädte, je mehr sie zur verantwortlichen und führenden Schicht dieser Städte wurden, um so mehr unterstanden sie dem Druck der nicht fernhändlerischen, handwerklichen und unterbürgerlichen Schichten. Deren andersgeartete wirtschaftliche und politische Interessen engten die kaufmannskapitalistische Führungsminderheit in ihrer Bewegungsfreiheit ein, erzwangen Rücksicht, wenn anders die herrschende Ratsoligarchie nicht Aufstände der Bürger provozieren wollte, die ihrer Herrschaft hätten gefährlich werden können. Die über weite geographische Räume sich erstreckende Verteilung der zur Hanse gehörenden und

²⁰ Vgl. Klaus Friedland: Die „Verlegung“ des Brüggeschen Kontors nach Antwerpen, HGBll 81, 1963, S. 18.

²¹ Vgl. Konrad Fritze: Die wirtschaftliche und soziale Entwicklung Stralsunds im 13. und 14. Jahrhundert, Phil. Diss. (masch.) Greifswald, 1956; gedruckt unter dem Titel: Die Hansestadt Stralsund. Die beiden ersten Jahrhunderte ihrer Geschichte. Schwerin 1964, bes. S. 186 ff. Eva Gutz: Zu den Stralsunder Bürgerkämpfen am Ende des 14. Jahrhunderts, in: Hansische Studien, a. a. O. S. 90 ff.

²² Vgl. Klaus Friedland: Kaufleute und Städte als Glieder der Hanse, HGBll 76, 1958, S. 21 ff.

auch an ihren Privilegien teilhabenden Städte, vom Finnischen Meerbusen bis zur Zuider-See, ihre Zugehörigkeit zu zahlreichen, häufig mit einander verfeindeten Feudalstaaten mit sehr unterschiedlichen Abhängigkeitsgraden im einzelnen, ihre Verflechtung mit einem Hinterland vielfältiger wirtschaftlicher Strukturen und Produktionen führten notwendig dazu, daß auf den Hansetagen, dem einzigen zentralen Organ der Hanse, gemeinsame wirtschaftliche und politische Probleme von den Abgesandten der Städte sehr unterschiedlich beurteilt wurden, daß häufig, und je länger die Hanse dauerte, um so mehr, die wirtschaftlichen und politischen Sonderinteressen der Hansestädte die gemeinsamen der Hanse zurückdrängten. Immer stärker machten sich zentrifugale Tendenzen in der Hanse geltend, immer größer wurden die Widersprüche zwischen den handelspolitischen Interessen der kaufmannskapitalistischen Führungsschichten der Hansestädte. Die Formulierung A. von Brandts: „Die Hanse des Mittelalters war eine Interessengemeinschaft. Sie bestand und funktionierte nur dann und insoweit, als die Interessen der jeweils beteiligten Städte sich deckten oder doch durch Verhandeln zur Übereinstimmung gebracht werden konnten“ — zeigt die Kompliziertheit der Beziehungen innerhalb der Hanse²³, macht allerdings nicht den Klassencharakter der Hanse deutlich; denn es handelt sich ja nicht um eine Interessengemeinschaft der Städte, sondern der herrschenden kaufmannskapitalistischen Schicht der Hansestädte.

Wie schwierig es war, dieser ihrem Ursprung nach auf feudalen, genossenschaftlich-personalen Prinzipien gegründeten und auch unter städtischen Formen weiterexistierenden Genossenschaft kaufmannskapitalistischer Fernhändler eine staatsrechtliche Form zu geben, zeigt besonders deutlich der gescheiterte Versuch des hansischen Syndikus Dr. Heinrich Sudermann, der Hanse den rechtlichen Charakter eines Bundes zu geben²⁴. In der Späthansezeit, besonders seit der Mitte des 16. Jahrhunderts, kann man trotz sich häufender Tohopesaten und Hansetage eine bemerkenswerte Uninteressiertheit der Hansestädte an gemeinhansischen Belangen, ein gewisses Mißver-

²³ Vgl. Ahasver von Brandt: Das Ende der hanseatischen Gemeinschaft. Ein Beitrag zur neuesten Geschichte der drei Hansestädte, HGBll 74, 1956, S. 65. Vgl. auch A. v. Brandt: Die Hansestädte und die Freiheit der Meere, in: Städtewesen und Bürgertum als geschichtliche Kräfte. Gedenkschrift für Fritz Rösig, Lübeck 1953, bes. S. 182/83.

²⁴ Zu diesem Plan und seinen politischen Hintergründen vgl. die Studie von Klaus Friedland: Der Plan des Dr. Heinrich Sudermann zur Wiederherstellung der Hanse. Ein Beitrag zur Geschichte der hansisch-englischen Beziehungen im 16. Jahrhundert, in: Jahrbuch des Kölnischen Geschichtsvereins, Bd. 31/32, 1957, S. 184 ff.

gnügen an der Hanse feststellen²⁵. Immer stärker überwog das Sonderanliegen das gemeine Interesse. Die Hanse, angewiesen auf die Unterstützung ihrer Glieder, dadurch ja überhaupt erst als solche zum Dasein und zur Wirksamkeit gelangend, war immer weniger in der Lage, als Interessenvertreter ihrer Mitglieder gegenüber den Nationalstaaten des Auslandes und den Territorialstaaten des Inlandes zu fungieren. Ohnmächtig mußte sie es dulden, daß ihre Privilegien, worauf sie sich ursprünglich begründete, beschränkt oder aufgehoben, die Kontore aufgelöst, die wirtschaftliche Bewegungsfreiheit des hansischen Kaufmanns im Ausland eingeengt wurden und daß im Inneren immer mehr Städte unter die Abhängigkeit der Landesherren gerieten. Hatten früher hinter den Verhandlungen der Hanse mit den Mächten des Auslandes immer die eigene wirtschaftliche Macht und Unentbehrlichkeit gestanden, so konnte die Hanse jetzt nur noch verhandeln. So wundert es nicht, daß das Interesse an der hansischen Gemeinschaft immer geringer wurde, daß die einzelnen Hansestädte sich zur Durchsetzung oder Beachtung ihrer wirtschaftlichen Belange im Ausland immer häufiger der Fürsprache ihrer Landesherren bedienten, nicht aber Hilfe bei der Hanse suchten. Der Kreis der Städte, der regelmäßig auf die Tagfahrten kam, wurde immer kleiner. Immer zögernder und spärlicher flossen die Beiträge der Mitglieder in die gemeinsame Kasse, obwohl sich seit dem letzten Drittel des 16. Jahrhunderts ein deutlicher, vielfach steiler Aufstieg des Handels und der Schifffahrt bemerkbar machte, eine Konjunktur, die — zeitweilige, vorübergehende Depressionen eingeschlossen — bis tief in den Dreißigjährigen Krieg hinein andauerte. Im Grunde genommen war es doch nur ein Kern um Lübeck und die ihm enger verbundene Gruppe der wendischen Städte mit Danzig und Bremen, der hansische Politik betrieb. Die Masse der Hansestädte geriet in den Sog der Territorialstaaten und verlor die Möglichkeit einer selbständigen Politik, obwohl nur wenige Städte formell ihre Verbindung zur Hanse lösten. Man muß allerdings feststellen, daß die wenigen, noch übriggebliebenen Hansestädte eine bemerkenswert rührige Politik betrieben und nach Kräften bemüht waren, die Beschränkungen und Einbußen der hansischen Außenposten rückgängig zu machen. Zahlreiche, sehr kostspielige Gesandtschaften nach England, Dänemark, Rußland und Spanien, wie auf der anderen Seite nicht weni-

²⁵ Vgl. Paul Simson: Die Organisation der Hanse in ihrem letzten Jahrhundert, HGBll, 1907, S. 207 ff. Von 1598 bis 1621 fanden 20 Hansetage statt. Trotzdem war bei den meisten Hansestädten die Zugehörigkeit zur Hanse nur noch eine leere Form. Außer Lübeck, Hamburg, Bremen und Danzig waren nur noch Rostock, Stralsund, Wismar, Lüneburg, Braunschweig und Hildesheim mit einer gewissen Regelmäßigkeit vertreten.

ger zahlreiche Bemühungen der europäischen Mächte, die Hansestädte in ihre Diplomatie und Machtpolitik miteinzubeziehen, zeugen dafür, daß die Hanse immer noch als eine respektable Macht galt, die es wert war, daß man sich ihre Hilfe sicherte.

Wir sind damit eigentlich schon mitten in einer seit langem vieldiskutierten Frage der hansischen Geschichte: dem Problem ihres Niederganges. Es ist seit langem in der Hanseforschung üblich, die hansische Geschichte in Frühzeit, Blütezeit und Spätzeit zu periodisieren. Die ältere hansische Forschung hat sich, damit ganz natürlich einer vom Stoff her gegebenen Reihenfolge nachgehend, zunächst vorwiegend mit Problemen der Entstehung der Hanse und der Periode ihrer nach außen hin sichtbarsten Machtstellung, ihrer „Blütezeit“, beschäftigt. Alle wesentlichen Darstellungen und Quellenpublikationen sind der hansischen Früh- und Blütezeit gewidmet²⁶. Die Spätzeit der Hanse fand weniger und erst relativ spät Beachtung. Eigentlich ist die alte, aber auch heute noch ergiebige „Geschichte des Hanseatischen Bundes“ von Georg Sartorius von Waltershausen die einzige Gesamtdarstellung der hansischen Geschichte geblieben, die die Spätzeit mit gleicher Ausführlichkeit behandelt wie die früheren Zeiten²⁷. Soweit wir sonst noch Gesamtdarstellungen haben, wie die Schäfers²⁸ und Vogels²⁹ — auch Pagel sei genannt³⁰ —, erwähnen sie die hansische Spätzeit, verglichen mit der breiten Darstellung der Früh- und Blütezeit, nur mit wenigen, abschließenden Sätzen. Die unterschiedlichen Proportionen haben ihre Ursachen nicht nur darin, daß die Spätzeit quellenmäßig noch zu wenig erforscht und gesichert war — die großen Quelleneditionen der Hanserecesse und Hansischen Urkundenbücher gehen kaum über das 15. Jahrhundert hinaus —, sondern sind in erster Linie in der Konzeption der älteren Hanseforschung zu suchen. Dietrich Schäfer und seine Schüler, die die Hanse vor allem als frühe Repräsentation deutscher Seemacht und Seeherrschaft begriffen, sahen in der Späthanse nur

²⁶ Charakteristisch dafür ist die Arbeit von Ernst Daenell: *Die Blütezeit der deutschen Hanse. Hansische Geschichte von der zweiten Hälfte des XIV. bis zum letzten Viertel des XV. Jahrhunderts*. 2 Bde, Berlin 1905.

²⁷ Georg Sartorius von Waltershausen: *Geschichte des hanseatischen Bundes*, 3 Bde, Göttingen 1802—1808.

²⁸ Dietrich Schäfer: *Die Hanse, Monographien zur Weltgeschichte*, 19, 1903. — *Die Hansestädte und König Waldemar von Dänemark*, Jena 1879.

²⁹ *Kurze Geschichte der deutschen Hanse*. Pfingstblätter des Hansischen Geschichtsvereins, 11, 1915.

³⁰ Karl Pagel: *Die Hanse*, Berlin 1942, 2. Auflage, Braunschweig 1952; Vgl. die Besprechung A. v. Brandts: *Grenzen und Möglichkeiten einer hansischen Gesamtgeschichte* in: HGBll 72, 1954, S. 91 ff.

eine trübe Zeit des Verfalls, in der die „glorreiche Zeit der Hanse endgültig vorbei war“³¹, in der „ihre Macht gebrochen“ und „der Name der Hanse aus der Liste der auf dem Meer geltenden Mächte gelöscht war“³². Bei einer solchen Auffassung mußten das 16. und 17. Jahrhundert wenig Interesse für eine wissenschaftliche Bearbeitung bieten, obwohl sie doch, was Schäfer natürlich nicht unbekannt war, nicht weniger problematisch waren als die sogenannte „Blütezeit“ der Hanse. Es ist in diesem Zusammenhang bezeichnend, daß Schäfer 1908 die hansische Forschung nicht auf die Geschichte der Späthanse, sondern auf die Verkehrs- und Seegeschichte orientierte, weil er die eigentlich „hansische“ Geschichte in absehbarer Zeit für erschöpft ansah³³.

Auch für Rörig stand die Späthansezeit nur am Rande seines wissenschaftlichen Interesses. Viel schärfer und entschiedener als Schäfer ging seine auf dem „wagenden Unternehmer“ ruhende historische Konzeption auf die Frühzeit der Hanse zurück. In der Periode vor 1370 sah er die eigentliche Blütezeit der Hanse. Es ist bemerkenswert, daß Rörig in seinen zahlreichen Arbeiten zur hansischen Geschichte die Grenze des 16. Jahrhunderts nur selten überschritten hat, denn im 16. Jahrhundert fand die „mittelalterliche Weltwirtschaft“, deren wichtigster Träger Lübeck neben Venedig gewesen war, ihr Ende³⁴. Die Ursachen für den Niedergang der Hanse sah er darin, daß der „hansische Mensch“ kleiner geworden sei, daß an die Stelle wagender Unternehmung „Rentnerdasein, Rentnergesinnung“ getreten sei³⁵. Diese Auffassung Rörigs dürfte, wie weiter unten noch zu zeigen sein wird, nicht mehr aufrechtzuerhalten sein, weil sie nicht mehr mit den neuesten Forschungsergebnissen übereinstimmt.

Der Niedergang der Hanse macht sich zunächst im Politisch-Organisatorischen bemerkbar. Die vorwiegend auf dem Handel und der Schifffahrt, auf der Erwerbung, Erhaltung und Verteidigung von Privilegien im Ausland beruhende Interessengemeinschaft der Kaufleute und der von ihnen repräsen-

³¹ So D. Schäfer: Der Kampf um die Ostsee im 16. und 17. Jahrhundert, in: D. Schäfer: Aufsätze, Vorträge, Reden, 2. Bd. Jena 1913. S. 112/113.

³² D. Schäfer: Das Zeitalter der Entdeckungen und die Hanse, HGBll 25, 1897, S. 11.

³³ D. Schäfer: Die Aufgaben der deutschen Seegeschichte, in: Aufsätze, Vorträge und Reden, 2. Bd. Jena 1913, S. 281 ff.

³⁴ Auf diese für die Geschichtskonzeption Rörigs wichtige Tatsache machte Pierre Jeannin aufmerksam. Vgl. Pierre Jeannin: Contribution a l'étude du commerce de Lubeck aux environs de 1580, in: Hansische Studien, a. a. O., S. 162/163.

³⁵ So Fritz Rörig: Die geistigen Grundlagen der hansischen Vormachtsstellung, in: Historische Zeitschrift 139, 1929, S. 242 ff.

tierten Städte begann abzubröckeln, da sie immer weniger den sehr unterschiedlichen wirtschaftlichen und politischen Bedingungen und Notwendigkeiten der Städte entsprach und deshalb mehr und mehr aufgegeben wurde, bis es schließlich nur noch drei Städte waren, die die alte Gemeinschaft aufrechterhalten haben, Lübeck, Hamburg und Bremen, — bis aus der hansischen Interessengemeinschaft die „hanseatische“ Gemeinschaft wurde.

Am deutlichsten zeigt sich der Niedergang der Hanse aber in dem Verlust ihrer wirtschaftlichen Vormachtstellung im Ausland, als die hansischen Privilegien und Kontore, die bevorrechtigte Stellung der Hansen im Ausland in den von ihnen besuchten Ländern und Märkten zu Gunsten der Landesbewohner aufgehoben oder beschränkt wurden. Hierbei handelte es sich um eine zielbewußte, schon merkantilistisch zu nennende Politik der nationalen Monarchien im Interesse der Förderung der nationalen Wirtschaft und Wirtschaftskräfte. Im engen Zusammenhang damit äußert sich der Niedergang der Hanse am sichtbarsten in der Überflügelung der hansischen Schifffahrt, als der mächtige Aufschwung der holländischen Schifffahrt, später auch der englischen, im kleineren Maße auch der skandinavischen Staaten das alte hansische Schifffahrts- und Handelsmonopol beseitigt. Keinesfalls aber darf man den Verlust des Schifffahrts- und Handelsmonopols gleichsetzen mit einem Niedergang der Schifffahrt und des Handels der Hansestädte, wie das häufig geschehen ist; das Gegenteil ist richtig. Ich möchte meinen, so paradox das zunächst auch klingen mag, daß die Schifffahrt der Hansestädte zur Zeit des Niedergangs der Hanse ihre Blütezeit erlebte. Die handelsgeschichtlichen Quellen bieten keinen Anhalt dafür, die Späthansezeit handels- und schifffahrtsgeschichtlich als eine Zeit des Verfalls zu bezeichnen, die Auffassung zu vertreten, daß der Kaufmann alten Stils zu einem Rentner geworden sei, dem der Mut zu „wagender Unternehmung“ gefehlt habe. Gewiß, die Hanse löste sich mehr und mehr auf, aber noch in den ersten Jahrzehnten des 17. Jahrhunderts rechnete man mit ihr in der großen europäischen Politik. Kaiser, Zaren und Könige verhandelten mit ihr. Die Holländer hatten, nicht zuletzt dank ihrer überlegenen Schiffbautechnik, die Hansestädte überholt; aber immer noch besaßen die Hansestädte mehr und größere, segeltüchtigere und schnellere Schiffe als in der sogenannten „Blütezeit“. Mochten die hansischen Kaufleute und Städte im Genuß ihrer Privilegien auch starken Einschränkungen unterworfen sein, immer noch besaßen sie Kapital, Kredit, Handelsverbindungen und eine auf jahrhundertealter Tradition beruhende, überlegene kaufmännische Praxis, die zusammen es ihnen wohl gestatteten, Handelsgeschäfte mit Gewinn zu betreiben. Die Hansen konnten zwar keine Bedingungen mehr stellen, aber verhandeln konnten sich noch mit der über-

legen Kunst einer uralten Erfahrung, und sie hatten immer noch soviel zu bieten, daß bei vernünftiger Abwägung des gegenseitigen Vorteils durchaus befriedigende Resultate erzielt werden konnten. Alle diese Überlegungen zwingen uns, einige alte Vorstellungen vom 16. und 17. Jahrhundert neu zu durchdenken und zu überprüfen.

Es gehört wohl zu den unverwüstlich zählebigen Irrtümern, daß sich zugleich mit den geographischen Entdeckungen eine Verlagerung der Verkehrswege vollzogen habe, die dazu geführt haben soll, daß Deutschland wirtschaftlich in eine Randlage geraten sei, daß also die Entdeckungen als wesentliche Ursache für den wirtschaftlichen Rückgang Deutschlands als Ganzes verantwortlich zu machen seien, Auffassungen, die sogar heute noch in historischen Handbüchern und selbst von wissenschaftlich ausgewiesenen Historikern vertreten werden³⁶. Solche veralteten, schon von Dietrich Schäfer längst widerlegten Behauptungen³⁷ entbehren jeder Grundlage und zeugen heute nur noch davon, wie lange Irrtümer fortgeschleppt werden können. Sie bestehen darin, daß man unzulässig in das 16. Jahrhundert vorverlegt, was frühestens erst im 17., eigentlich erst im 18. und 19. Jahrhundert hinsichtlich der Verlagerung des Handels und der Schifffahrt festzustellen ist³⁸. Was hatte der amerikanische Kontinent im 16. und 17. Jahrhundert der europäischen Wirtschaft zu bieten außer Gold und Silber? Von einer systematischen wirtschaftlichen Erschließung der mittel- und südamerikanischen Kolonien durch Spanier und Portugiesen konnte nicht die Rede sein, eher von einer räuberischen Ausplünderung. Der nordamerikanische Kontinent, heute einer der gewaltigsten Warenexporteure der Welt, war damals eine „terra incognita“. Erst gegen Ende des 16. und zu Beginn des 17. Jahrhunderts landeten die ersten Siedler in Virginia, Massachusetts und am St. Lorenzstrom, und erst im 18. und 19. Jahrhundert begann der Export von Weizen, Mais, Tabak und Baumwolle über den Atlantik in nennenswertem Umfang. Die Handvoll spanischer, portugiesischer und holländischer Schiffe, die während des 16. Jahrhunderts und zu Beginn des 17. Jahrhunderts jährlich den Atlantik in beiden

³⁶ So Wilhelm Treue in: Bruno Gebhardt: Handbuch der deutschen Geschichte, herausgegeben von Herbert Grundmann, Bd. 2, achte, vollständig überarbeitete Auflage 1955, verbesserter Nachdruck, Stuttgart 1956, S. 366.

³⁷ Vgl. D. Schäfer: Das Zeitalter der Entdeckungen und die Hanse a. a. O.

³⁸ Vgl. für das folgende die ähnlichen Auffassungen von Friedrich Lütge: Die wirtschaftliche Lage Deutschlands vor Ausbruch des Dreißigjährigen Krieges, in: Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik, Bd. 170, 1958, S. 43 ff. Derselbe: Deutsche Sozial- und Wirtschaftsgeschichte. Ein Überblick, 2. wesentlich vermehrte und verbesserte Auflage, Berlin-Göttingen-Heidelberg 1960, bes. S. 241 ff.

Richtungen überquerten, machte kaum 1 % der Schiffe aus, die allein die Holländer jährlich durch den Sund schickten³⁹. Ähnlich war die Situation in Afrika und Ostasien. Gewiß brachten die Silberflotten der Spanier aus Süd- und Mittelamerika, die Pfeffer- und Gewürzladungen der holländischen Ostindienfahrer große Reichtümer nach Europa; aber der Aufstieg der Holländer zur herrschenden Handelsmacht im 16. Jahrhundert beruhte nicht auf den neuen Welthandelsstraßen, sondern auf der Nordseefischerei und der Ostseefahrt. Erst seit 1600 fuhren die Holländer nach Ostindien, und die 1602 gegründete Ostindien-Kompanie beschäftigte 1622 erst 77 Schiffe in der Ostindienfahrt. Fast zur gleichen Zeit aber, im Jahre 1618, stellten die Holländer mit 4316 Schiffen 72,8 % aller Sundpassagen. Neben der Ostseefahrt gewann auch die Mittelmeerfahrt gegen Ende des 16. Jahrhunderts zunehmend an Bedeutung. Es kann also während des 16. und auch für die erste Hälfte des 17. Jahrhunderts nicht gut davon gesprochen werden, daß die Ostsee und das Mittelmeer zu „Randmeeren“ herabgesunken seien⁴⁰. Die Folgen der Entdeckungen wirkten sich erst in weiterer Zukunft aus; von einem systematischen Atlantikverkehr kann man erst im 19. Jahrhundert sprechen. Die neuen transatlantischen Kontinente haben für die Wirtschaft Europas im 16. Jahrhundert keine erwähnenswerte Bedeutung, scheiden also als Ursache für einen Niedergang der deutschen Wirtschaft und der Hanse aus.

³⁹ Vgl. Ernst Baasch: *Holländische Wirtschaftsgeschichte*. Handbuch der Wirtschaftsgeschichte, herausgegeben von Georg Brodnitz, Jena 1927. Nach Schätzungen E. Baaschs zählte die holländische Handelsflotte 1607 allein 2000 Schiffe in der Ostseefahrt (S. 161). Im Jahr 1607 fuhren 7 Schiffe nach Ostindien und 15 nach Brasilien, dagegen 2561 Schiffe durch den Öre-Sund, 1608 sogar 4362 Schiffe! Nach D. Schäfer: *Das Zeitalter der Entdeckungen*, a. a. O., S. 6, zählte die spanische Flotte in der 2. Hälfte des 16. Jahrhunderts auf der Fahrt nach Westindien und Südamerika nur 40 Schiffe im Jahr, die höchsten Schätzungen bewegen sich um 100 Schiffe. Das sind Zahlen, die es kaum ermöglichen, von einem Atlantikverkehr zu sprechen.

⁴⁰ Baasch: a. a. O., S. 161, rechnet 2000 Spanien- und Mittelmeerfahrer. Vgl. auch Ludwig Beutin: *Der deutsche Seehandel im Mittelmeergebiet bis zu den Napoleonischen Kriegen*. Neumünster 1933, und: *Der wirtschaftliche Niedergang Venedigs im 16. und 17. Jahrhundert*, HGBll 76, 1958, S. 42 ff. Die Forschungen Beutins zeigen, daß bis zum Dreißigjährigen Krieg, z. T. auch noch darüber hinaus, der Handel der Hansestädte, besonders Hamburgs, mit dem Mittelmeer eine durchaus aufsteigende Tendenz hatte. Auf die erhebliche Bedeutung des Ostseehandels für Antwerpen im 16. Jahrhundert hat erst neuerdings Pierre Jeannin aufmerksam gemacht. Vgl. Pierre Jeannin: *Anvers et la Baltique au XVI^e siècle*, in *Revue du Nord*, Tome XXXVII, Nr. 146, Lille 1955, S. 193 ff.

Auch das Problem des Niedergangs der deutschen Wirtschaft und der Hanse bedarf angesichts der neueren Forschungen einer notwendigen Überprüfung⁴¹. Auch diese alte, hartnäckig wiederholte Behauptung stützt sich im wesentlichen auf die Meinung, die geographischen Entdeckungen hätten zu einer verkehrswirtschaftlichen Verlagerung des Schwergewichts auf die westeuropäischen Staaten geführt, die auf Grund ihrer günstigeren geographischen Lage zu den neuen atlantischen und ostasiatischen Routen des Welthandels natürlich bessere Chancen hatten, als das in eine abseitige Lage geratene Deutschland. Sie geht weiter davon aus, daß der übermäßige Import amerikanischer Edelmetalle zu einer allgemeinen Finanz- und Wirtschaftskrise geführt habe, deren sichtbarer Ausdruck der finanzielle Zusammenbruch führender oberdeutscher Handels- und Bankhäuser, besonders der Fugger⁴², gewesen sei. Der Niedergang der Hanse wird als weitere Begründung angeführt.

Die Ursachen für diese Fehleinschätzung der wirtschaftsgeschichtlichen Entwicklung Deutschlands in der Periode zwischen der Reformation und dem Dreißigjährigen Krieg liegen wohl nicht zuletzt darin, daß zwar die politischen Vorgänge von der älteren Forschung intensiv untersucht worden sind, die grundlegenden wirtschaftlichen aber in einer Zone des Schattens liegengeblieben sind. Während die Wirtschaftsgeschichte des Feudalismus und des Merkantilismus relativ gut erforscht worden ist, liegen für die Zwischenzeit, besonders für die 2. Hälfte des 16. und die 1. Hälfte des 17. Jahrhunderts weniger Untersuchungen vor⁴³. Erst nach 1945 hat eine Reihe neuerer wirtschaftshistorischer Arbeiten auf diesem lange vernachlässigten Gebiet eingesetzt und Ergebnisse geliefert, die dazu zwingen, uns von alten, traditionellen Vorstellungen zu trennen.

Da es nicht meine Absicht sein kann, im Rahmen dieser vornehmlich auf den Handel und die Seeschifffahrt der Späthanse orientierten Arbeit den gesamten, vielschichtigen und vielseitigen Komplex der deutschen Wirtschaftsentwicklung zwischen der Reformation und dem Dreißigjährigen Krieg zu

⁴¹ Vgl. hierzu die bereits a. a. O. zitierten Arbeiten Lütges.

⁴² Die ältere Arbeit von R. Ehrenberg: *Das Zeitalter der Fugger*, 2 Bde, 1896, ist durch die neuen Arbeiten von Götz Freiherrn von Pölnitz weitgehend überholt. Für die Geschichte der Hanse vgl. Götz Erhr. v. Pölnitz: *Die Fugger und die Hanse. Ein hundertjähriges Ringen um Ostsee und Nordsee. Studien zur Fuggergeschichte*, Bd. 11, Tübingen 1953. Vgl. dazu die kritische Stellungnahme von: Pierre Jenannin: *Le cuivre, les Fugger et la Hanse*, in: *Annales — Economies — Sociétés — Civilisations*, Paris 1955, S. 229 ff.

⁴³ Vgl. Gustav Aubin: *Bartolomäus Viatis*, VSWG 33, 1940, S. 145.

erörtern, darf ich mich darauf beschränken, nur auf die bekannten Tatsachen hinzuweisen, die auch für die späthansische Geschichte nicht ohne Einfluß geblieben sind.

Schon Friedrich Engels hat früh darauf aufmerksam gemacht, daß immer noch die wichtigsten Handelsstraßen durch Deutschland hindurchgingen⁴⁴. Aus den vorhin schon genannten Ursachen konnten sich die geographischen Entdeckungen in den ersten anderthalb Jahrhunderten nach der Entdeckung Amerikas durch Christoph Columbus noch nicht in einer Verlagerung der Verkehrswege auswirken. Die Entdeckungsfahrten brachten zwar eine ungeheure Erweiterung des Weltbildes; aber in ihrer wirtschaftlichen Bedeutung und Wirkung blieben die neuen, transozeanischen Kontinente lange Zeit Randgebiete für die europäische Wirtschaftstätigkeit, Möglichkeiten und ungelöste Wechsel für die Zukunft. Für die Entwicklung der europäischen Produktion kamen sie erst seit dem Ende des 16. Jahrhunderts als Lieferanten von Rohstoffen und als Absatzmärkte — und auch da noch begrenzt — in Frage. Für lange Zeit konnten die überseeischen Kolonien, abgesehen von ihren hochwertigen Spezialprodukten, Gold, Silber und Gewürzen, lediglich „Ergänzungen der europäischen Wirtschaft“⁴⁵ sein. Gewiß, im 16. Jahrhundert zeichneten sich im Übergang vom Feudalismus zum Kapitalismus unverkennbar ganz bestimmte Strukturwandlungen der europäischen Wirtschaft ab, und auch der Handel erschloß neue Wege: Der Weg Lissabon—Antwerpen gewann ständig seit der Mitte des 16. Jahrhunderts an Bedeutung; hier, in dem Aufstieg Lissabons zum zentralen Pfeffermarkt Europas⁴⁶ und Stapelplatz für Kolonialwaren der spanisch-portugiesischen Kolonien in Übersee deutete sich schon eine der Folgen der Entdeckungen an; aber gleichzeitig verlagerte sich der Ost-West-Handel von der Küste der Ost- und Nordsee stärker in das Binnenland und führte zur Blüte der Leipziger⁴⁷ und Frankfurter⁴⁸

⁴⁴ Vgl. Friedrich Engels: Der deutsche Bauernkrieg, Marx/Engels, Werke, Bd. 7, Berlin 1960, S. 327 ff., bes. S. 330.

⁴⁵ F. Lütge betont diese Tatsache mit großem Nachdruck. Vgl. Lütge: Deutsche Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, a. a. O., S. 248.

⁴⁶ Vgl. Hermann Kellenbenz: Der Pfeffermarkt um 1600 und die Hansestädte, HGBll 74, 1956, S. 28 ff.

Ernst Kroker: Handelsgeschichte der Stadt Leipzig, Leipzig 1926.

⁴⁷ Vgl. Gerhard Fischer: Aus zwei Jahrhunderten Leipziger Handelsgeschichte 1470 bis 1650, Leipzig 1929.

⁴⁸ Für die Frankfurter Messe ist zu vergleichen: Alexander Dietz: Frankfurter Handelsgeschichte, 4 Bde., Frankfurt a. M. 1910—1925, bes. Bd. 1, S. 68. Dietz läßt bezeichnenderweise die zweite Blütezeit der Frankfurter Messe mit 1560 beginnen.

Messen in der 2. Hälfte des 16. Jahrhunderts. Über Lemberg, Krakau und Breslau strömten hochwertige osteuropäische Rauchwaren nach Leipzig. Leipzig wurde der zentrale innerdeutsche Messe- und Umschlagplatz, die große Drehscheibe des innereuropäischen Handels und der internationale Treffpunkt der Kaufleute aus West- und Osteuropa. Von Leipzig, das auch als Zentrum des Leinen- und Textilhandels⁴⁹ internationale Bedeutung gewann, gingen die Waren über Nürnberg — Bozen nach Venedig und Genua, nach Frankfurt/M., Köln, Antwerpen und Amsterdam⁵⁰ und nach Hamburg in die Handelsmetropole des Nordens, die das alte Lübeck immer mehr überflügelte. Der steile Aufstieg Leipzigs, Frankfurts, Hamburgs, Nürnbergs und anderer Städte, der bis in den Dreißigjährigen Krieg hinein anhielt, zeigt, daß von einem wirtschaftlichen Niedergang Deutschlands nicht die Rede sein kann.

Auch dem vielzitierten Zusammenbruch der oberdeutschen Handels- und Bankhäuser, der Fugger vor allem, ist keine übertriebene Bedeutung beizumessen; er ist nicht als allgemeine Erscheinung zu erklären und nicht als hervorragendes Beispiel der tiefen und allgemeinen Finanz- und Wirtschaftskrise zu werten. Der großartige Aufstieg der Fugger, die Ausweitung ihres Unternehmens zu weltweiter Geltung mit vielseitiger Beteiligung an unterschiedlichsten Projekten und Unternehmen, ihre engen Bindungen an die größten politischen Mächte der Zeit waren zu einmalig und außergewöhnlich, um als typisch zu gelten. Ihr Zusammenbruch als Folge der spanischen Staatsbankerotte war eine Katastrophe, die aber durch außerdeutsche wirtschaftliche und politische Faktoren verursacht worden ist: er darf also nicht ursächlich mit der wirtschaftlichen Entwicklung und Situation Deutschlands zusammengebracht werden. Denn dem Bankrott der Fugger und anderer kapitalmäßig mit ihnen verflochtener oberdeutscher Handels- und Bankhäuser standen auf der anderen Seite ein bemerkenswert stetiger Aufstieg zahlreicher anderer Handelshäuser gegenüber⁵¹, ein steigender Wohlstand

⁴⁹ Vgl. Gustav Aubin und Arno Kunze: *Leinenerzeugung und Leinenabsatz im östlichen Mitteldeutschland zur Zeit der Zunftkäufe*, Stuttgart 1940.

⁵⁰ Vgl. Manfred Unger: *Die Leipziger Messe und die Niederlande im 16. und 18. Jahrhundert*, HGBll 81, 1963, S. 20 ff.

⁵¹ Als Beispiel diene der Aufstieg des Bartolomäus Viatis. Vgl. Gustav Aubin: *Bartolomäus Viatis*, a. a. O., sowie Aubin/Kunze: *Leinenerzeugung und Leinenabsatz*, a. a. O., bes. S. 193 ff. und 197. V. besaß bei seinem Tode 1624 ein Vermögen von rd. 1 Million Gulden. Einen ähnlichen Aufstieg nahm das Handelshaus der Familie Loitz. Vgl. Johann Papritz: *Das Handelshaus der Loitz zu Stettin, Danzig und Lüneburg*. *Baltische Studien*, Neue Folge, Bd. 44, 1957, S. 73 ff.

breiter bürgerlicher Kreise, die sich nicht nur in wachsenden Vermögen⁵², sondern gesteigerter Bautätigkeit und einem Kleiderluxus zeigten, der nicht nur auf bürgerliche Schichten beschränkt geblieben ist⁵³. Besonders bezeichnend für den allgemeinen Fortschritt in der Produktion und Produktivität ist der massenhafte, großzügig organisierte Verlag im mitteldeutsch-schlesischen und westfälischen Leinengewerbe⁵⁴. Nirgends sonst — wenn wir von der früheren Entwicklung im Bergbau absehen — zeigte sich der Übergang von der feudalen zur kapitalistischen Produktionsweise so deutlich wie hier. Wie schon früher im Bergbau drang das Handelskapital auf breiter Front in die Textilproduktion ein, unterwarf den Produzenten und die Produktion, sicherte sich den Rohstoff, die Arbeitskraft und den Verkauf und verwandelte den Produzenten in bezahlte Lohnarbeiter. Die oberdeutschen Kaufleute, allen voran die Nürnberger, machten durch das von ihnen entwickelte System des Zunftkaufes aus der kleinlichen und engen Produktion der Leinenweber eine Produktion großen Stils für den Export, für den Weltmarkt; die schlesische,

⁵² Vgl. Alfred Rach: Die zweite Blütezeit des Erfurter Waidhandels, in: Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik, 171, 1959, S. 25 ff. R. kann gerade für die 2. Hälfte des 16. Jahrhunderts den Aufstieg zahlreicher neuer Familien im Waidhandel Erfurts nachweisen und eine Verbreiterung der bürgerlichen Vermögen. Erst 1620 erreichte die 2. Blütezeit des Erfurter Waidhandels ihren Höhepunkt, wofür zahlreiche prächtige Renaissancebauten, die in dieser Zeit entstanden sind, zeugen. (Vgl. S. 50, 72/73). R. betont, daß nicht der Dreißigjährige Krieg, sondern die Konkurrenz des Indigo das Ende der Blütezeit des Erfurter Waidhandels herbeigeführt habe (Vgl. S. 79). Für das Ansteigen der mittleren Vermögen in Norddeutschland und den Hansestädten vgl. Johannes Schildhauer: Die Sozialstruktur der Hansestadt Rostock von 1378—1569, in: Hansische Studien, a. a. O., S. 341 ff.

⁵³ Dem wirtschaftlichen und sozialen Aufstieg mittelbürgerlicher Schichten steht allerdings auch ein beträchtliches Absinken der anderen bürgerlichen Schichten gegenüber.

⁵⁴ Aus der umfangreichen Spezialliteratur vgl. Gerhard Heitz: Ländliche Leinenproduktion in Sachsen (1470—1555). Deutsche Akad. der Wissenschaften zu Berlin. Schriften des Instituts für Geschichte, Reihe II: Landesgeschichte, Bd. 4, Berlin 1961; ferner die schon zitierte Arbeit von G. Aubin und Arno Kunze, ferner: Arno Kunze: Das oberdeutsche Handelskapital und die sächsische Leinwand im 16. Jahrhundert, Meißnisch-sächsische Forschungen, Dresden 1929, S. 107 ff.; Hermann Aubin: Die Anfänge der großen schlesischen Leinenweberei und -handlung, VSWG 35, 1942, S. 105 ff.; Hermann Hohls: Der Leinwandhandel in Norddeutschland vom Mittelalter bis zum 17. Jahrhundert, HGBI 31, 1926, S. 116 ff.; A. Kunze: Der Frühkapitalismus in Chemnitz, Beiträge zur Heimatgeschichte von Karl-Marx-Stadt, H 7, 1958; weitere Literatur vgl. in der ZfG, Sonderheft, VIII. Jg., 1960. Historische Forschungen in der DDR, Analysen und Berichte. Literaturbericht von Hans Mottek: Zur Literatur über die Entwicklung der Elemente des Kapitalismus, bes. S. 169 ff., und bei G. Heitz, a. a. O., Literaturverzeichnis, S. 115 ff.

sächsische und westfälische Leinwand ging in, auch für heutige Begriffe großen Mengen über die großen Handelsplätze in alle Welt⁵⁵. Der breite Übergang zu Frühformen kapitalistischer Produktion⁵⁶, die Blütezeit der schlesischen und mitteldeutschen Leinenweberei, die bis zum Dreißigjährigen Krieg ungebrochen andauerte, die Verwandlung des mittel- und oberdeutschen Handelskapitals in Manufakturkapital, der Aufschwung neuer, großer Handels- und Messeplätze in Mittel- und Süddeutschland sind sichere Zeichen dafür, daß von einem Niedergang, ja auch nur einer Stagnation des wirtschaftlichen Lebens vor dem Dreißigjährigen Krieg nicht verallgemeinernd gesprochen werden kann.

Man kann auch nicht sagen, daß die Produktion und der Warenhandel mangelnde Anpassungsfähigkeit an sich ändernde wirtschaftliche und verkehrsgeographische Verhältnisse bewiesen hätten. Schon der bewußt geförderte Übergang zur Massenproduktion relativ billiger Textilien wie Leinwand, Barchent, Rasch u. a., die Verlagerung auf für den Export gefärbte Leinwand statt der gebleichten zeigten eine durchaus geschickte, auf den Verbraucher in südlichen und tropischen Klimaten abgestimmte Anpassung des Kaufmanns. Die sich gegen Ende des 16. Jahrhunderts deutlicher abzeichnende allmähliche Verlagerung des Handels nach Westeuropa fand auch in den Hansestädten schnell Beachtung, wie der Aufschwung der Spanien- und Portugal-, der Frankreich- und der Mittelmeerfahrt beweist⁵⁷. Eine wesentliche, vielfach entscheidende Rolle bei der Herstellung engerer Handelsbeziehungen zu West- und Südeuropa gegen Ende des 16. Jahrhunderts spielt die Tatsache, daß Ausländer, vor allem Italiener, spanische und portugiesische Juden, Engländer, Schotten, Franzosen und Niederländer in immer größerer Zahl in Deutschland, besonders in Hamburg, Leipzig und Frankfurt/M., tätig und z. T. ansässig wurden und ihre deutschen Geschäftsfreunde in ihre

⁵⁵ Nach A. Kunze: Frühkapitalismus in Chemnitz, a. a. O., S. 76, erhöhte sich die Produktion allein der Chemnitzer Weberzunft von 200 000 m im Werte von rd. 20—25 000 fl. 1530 auf 600 000 m im Werte von rd. 100 000 fl um 1600.

⁵⁶ Auf eine sehr interessante Entwicklung in Danzig macht Maria Bogucka aufmerksam. In der 2. Hälfte des 16. Jahrhunderts geht der Danziger Aktivhandel stark zurück, auch der Schiffbau, einst das führende Danziger Gewerbe, hört auf, eine bedeutende Rolle zu spielen. Gleichzeitig zeigt sich aber ein „ungemein rasches Aufblühen“ anderer Produktionszweige, die Danzig zum größten Industriezentrum Polens machten. Vgl. M. Bogucka: Gdansk jako osrodek produkcyjny w XIV—XVII wieku, 1962, S. 416/417.

⁵⁷ Zur Spanienfahrt vgl. Hermann Kellenbenz: Unternehmerkräfte im Hamburger Portugal- und Spanienhandel 1590—1625, Hamburg 1954; für die Mittelmeerfahrt die schon zitierte Arbeit von Beutin a. a. O.

traditionellen und weitgespannten Geschäftsverbindungen einbezogen. Der starke Anteil der Ausländer ist eine der bemerkenswertesten Erscheinungen kaufes aus der kleinlichen und engen Produktion der Leinenweber eine Produktion großen Stils für den Export, für den Weltmarkt; die schlesische, der deutschen Handelsgeschichte des 16. Jahrhunderts⁵⁸. Dieser Internationalisierung des Wirtschaftslebens, die so charakteristisch für die Wirtschaftsgeschichte Deutschlands zwischen Reformation und Dreißigjährigem Krieg ist, entspricht die alte Vorstellung von einer abseitigen Lage und Randexistenz nur sehr wenig.

Wie hielt sich nun angesichts eines im vollen Gange befindlichen geographischen, politischen, wirtschaftlichen und sozialen Umschichtungsprozesses die Hanse? Man war immer dazu geneigt, neben dem Zusammenbruch des Handels- und Bankhauses der Fugger den Niedergang der Hanse als besonders charakteristisches Zeichen für den allgemeinen Niedergang der deutschen Wirtschaft vor dem Dreißigjährigen Krieg zu bezeichnen. Daß die Entdeckungen neuer Seewege nach Amerika und Ostasien für die Hanse, jedenfalls für die Zeit, wo es noch zulässig ist, von einer Hanse zu sprechen, keine nennenswerte Bedeutung gehabt haben, daß es durchaus unzulässig ist, handels- und schiffahrtsgeschichtliche Tatsachen späterer Jahrhunderte in das 16. Jahrhundert vorzuverlegen, haben schon Schäfer⁵⁹ und Häpke⁶⁰ betont und ist erst kürzlich von Lütge mit allem Nachdruck hervorgehoben worden⁶¹. Die weltgeschichtlich so bedeutsamen und zukunftssträchtigen geographischen Entdeckungen haben an den traditionellen wirtschaftlichen Grundlagen der Hansestädte, an ihrer Vermittlungsfunktion im Warenaustausch und -verkehr zwischen Ost- und Westeuropa nichts geändert. So, wie die neuen überseeischen Räume in ihrer wirtschaftlich nutzbaren Substanz auf lange Zeit hin nur Ergänzungen zur europäischen Gesamtwirtschaft und verkehrstechnisch und wirtschaftlich erst zu erschließendes Neuland blieben, viel zu unentwickelt und menschenarm waren, um jetzt schon als Rohstofflieferanten und

⁵⁸ Für Leipzig und Frankfurt/Main vgl. die Handelsgeschichten von G. Fischer und A. Dietz a. a. O., für Hamburg Hermann Kellenbenz: Sephardim an der unteren Elbe, a. a. O., sowie H. Kellenbenz: Unternehmerkräfte, a. a. O.; für Leipzig auch: M. Unger: Die Leipziger Messe und die Niederlande, HGBll 81, 1963, S. 28/29.

⁵⁹ Vgl. Dietrich Schäfer: Das Zeitalter der Entdeckungen und die Hanse, a. a. O., S. 11.

⁶⁰ Rudolf Häpke: Die Regierung Karls V. und der europäische Norden. Veröffentlichungen zur Geschichte der Freien und Hansestadt Lübeck, herausgegeben vom Staatsarchiv zu Lübeck, Bd. 3, Lübeck 1914, S. 1.

⁶¹ Vgl. F. Lütge in den unter Anm. 39 zitierten Arbeiten.

Abnehmer europäischer Produkte dienen zu können, so blieb auch der sich seit dem letzten Drittel des 16. Jahrhunderts stärker entwickelnde Handel nach West- und Südeuropa, besonders nach Spanien und Portugal, im Grunde nur eine Ausweitung und Ergänzung der alten hansischen Handels- und Verkehrsgebiete in Nordwest-, Nord- und Osteuropa. Abgesehen von vereinzelt, meistens dazu noch erzwungenen Fahrten hansischer Schiffe nach Brasilien, lag der neue gewaltige Kontinent außerhalb des Gesichtskreises hansischer Unternehmungslust und kaufmännischen Interesses⁶². Immerhin hat aber der Spanien- und Portugalhandel über eine Reihe von Jahrzehnten hinweg für einige Hansestädte, so Lübeck⁶³, Hamburg⁶⁴, Bremen, Danzig⁶⁵ und auch das kleine Wismar⁶⁶ eine erhebliche Bedeutung gehabt und eine bemerkenswerte Schifffahrt nach Lissabon, Sevilla, San Lucar, Setubal und anderen spanisch-portugiesischen Häfen eingeleitet.

Und trotzdem darf der kräftige Aufschwung von Handel, Schifffahrt und Gewerbe Deutschlands vor dem Dreißigjährigen Krieg nicht darüber hinweg täuschen, daß es sich hierbei letzten Endes doch nur um eine Scheinblüte handelt, die ihre ökonomischen Grundlagen nicht in einer aufsteigenden Entwicklung kapitalistischer Produktivkräfte und der Bildung kapitalistischer Produktionsverhältnisse — das Leinengewerbe ausgenommen — hatte, sondern daß dieser Aufschwung wesentlich auf eine vorübergehende, zeitweilig günstige Konstellation außerdeutscher Faktoren zurückzuführen ist. Denn gleichzeitig, äußerlich noch vielfach verdeckt durch eine günstige wirtschaftliche Konjunktur, vollzog sich hinter deren Rücken eine politische und soziale Entwicklung, eine Verschiebung im Gewicht der Klassenkräfte, die, auf lange

⁶² Über die Beteiligung des oberdeutschen Kapitals an der Ausbeutung Spanisch-Amerikas vgl. neuerdings Theodor Gustav Werner: *Europäisches Kapital in ibero-amerikanischen Montanunternehmen des 16. Jahrhunderts*, VSWG 48, 1961, S. 18 ff.

⁶³ Vgl. Walther Vogel: *Beiträge zur Statistik der deutschen Seeschifffahrt im 17. und 18. Jahrhundert*. HGBll 53, 1928, S. 110 ff. und 57, 1932, S. 78 ff.; ferner K. F. Olechnowitz: *Der Schiffbau der Hansischen Spätzeit*, Weimar 1960, bes. S. 41 ff.

⁶⁴ Vgl. die bereits zit. Arbeit von Kellenbenz: *Unternehmerkräfte a. a. O.*; ferner: Kellenbenz: *Der Pfeffermarkt um 1600 und die Hansestädte*, HGBll 74, 1956, S. 28 ff., derselbe: *Spanien, die nördlichen Niederlande und der skandinavisch-baltische Raum in der Weltherrschaft und Politik um 1600*, VSWG 41, 1954, S. 289 ff.; Hamburg wurde der bedeutendste Pfeffermarkt Nordeuropas.

⁶⁵ E. Kestner: *Danzigs Handel mit Portugal im 16. Jahrhundert*. Zeitschrift des Westpreußischen Geschichtsvereins, H 1, 1880, S. 97 ff., H 5, 1881, S. 3 ff.; vgl. auch Vogel: *Beiträge zur Statistik a. a. O.*

⁶⁶ Für Wismar siehe das folgende Kapitel.

Sicht gesehen, die Geschichte der Nation entscheidend beeinflussen sollten. Die Ursachen gehen zurück bis in die Periode der frühbürgerlichen Revolution in Deutschland⁶⁷.

Die Zeit vor der Reformation und dem Bauernkrieg ist gekennzeichnet durch einen allseitigen Prozeß der fortschreitenden Auflösung und Zersetzung der feudalen Produktionsverhältnisse, durch eine breite antif feudale Bewegung, die ganz Deutschland erfaßt hatte und unter dem Mantel religiöser, ketzerischer Bewegungen geradewegs auf den Sturz des Feudalismus hinarbeitete⁶⁸. Das Scheitern der revolutionär-demokratischen Bewegung der Bauern und Plebejer im Deutschen Bauernkrieg und der Sieg der Fürsten sind für die gesellschaftliche Entwicklung Deutschlands eines der größten Verhängnisse der nationalen Geschichte gewesen. Die Niederlage der frühbürgerlichen Revolution in Deutschland ist der Beginn eines allgemeinen Refeudalisierungsprozesses in Deutschland, versteinerte die feudale Grundherrschaft in Süd- und Südwestdeutschland und führte im Ergebnis zur gewaltsamen Unterwerfung des Bauern besonders im ostelbischen Deutschland und zur „zweiten Leibeigenschaft“, ein Prozeß, der in der 2. Hälfte des 16. Jahrhunderts allmählich in Gang kam, aber erst nach dem Dreißigjährigen Krieg voll wirksam geworden ist⁶⁹.

Auch für die weitere Entwicklung des Städtebürgertums und der kapitalistischen Produktivkräfte wurde das Scheitern der frühbürgerlichen Revolution in Deutschland von einschneidender Bedeutung. Zwar war es in vielen Städten, auch den Hansestädten, zu sozial-religiösen Bewegungen vor allem der plebejisch-handwerklichen Schichten der städtischen Bevölkerung gekommen⁷⁰; aber die Niederlage der bäuerlichen Bewegungen im Bauernkrieg hat auch das Schicksal der demokratischen Bewegungen in den Städten entschie-

⁶⁷ Zum Stand der gegenwärtigen Forschung vgl. den Literaturbericht von Max Steinmetz: Reformation und Bauernkrieg in der Historiographie der DDR, in: ZfS, Sonderheft, VIII, Jg. 1960, Historische Forschungen in der DDR — Analysen und Berichte, S. 142 ff.

⁶⁸ Vgl. allgemein M. Smirin: Deutschland vor der Reformation. Abriß der Geschichte des politischen Kampfes in Deutschland vor der Reformation, Berlin 1955.

⁶⁹ Für den Gesamtkomplex der Agrargeschichte ist zu vergleichen der Literaturbericht von Gerhard Heitz: Zur Agrargeschichte des Feudalismus, ZfG, Sonderheft, a. a. O., S. 116 ff. Für den bäuerlichen Klassenkampf und die Diskussion um das „Bauernlegen“ in der Periode der zweiten Leibeigenschaft vgl. besonders S. 129 ff.

⁷⁰ Hierzu grundlegend Johannes Schildhauer: Soziale, politische und religiöse Auseinandersetzungen in den Hansestädten Stralsund, Rostock und Wismar im ersten Drittel des 16. Jahrhunderts. Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte, herausgegeben im Auftrage des Hansischen Geschichtsvereins, Bd. II, Weimar 1959.

den. Der Sieg der Fürsten und der durch sie repräsentierten Feudalklasse machte mit Ausnahme weniger Reichsstädte der autonomen Entwicklung des Städtebürgertums ein Ende. Der Versteinerung der feudalen Grundherrschaft entsprach auf politischem Gebiet eine Versteinerung des landesfürstlichen Partikularismus, dessen Ausbau sich in der 2. Hälfte des 16. Jahrhunderts vollzog.

Auch die Hanse ist von den Folgen nicht verschont geblieben. Immer mehr Städte gerieten unter die politische Herrschaft ihrer Landesfürsten und wurden in steigendem Maße daran gehindert, an den Hansetagen teilzunehmen. Auch von hier aus wurde der Zusammenhalt der Hansestädte immer mehr untergraben, bis schließlich nur noch drei übrigblieben: Lübeck, Hamburg und Bremen, die Handel und Kaufmannschaft als die traditionellen Grundlagen der Hanse mit hinübernahmen in die Neuzeit, in die hanseatische Periode.

Die unter vielen anderen letztlich doch entscheidende Ursache für den Niedergang der Hanse liegt wohl darin, daß sie, ungeachtet eines bemerkenswerten Aufschwungs von Handel und Schifffahrt, auf einer historisch überholten Stufe der sozialökonomischen Entwicklung stehengeblieben und trotz einiger Versuche einer Anpassung an modernere Organisationsformen im 16. Jahrhundert doch schließlich die lose, genossenschaftlich-feudale Vereinigung von Fernkaufleuten geblieben ist. Vor diesem Hintergrund sollen nun Handel und Schifffahrt der Späthanse am Beispiel der drei wendischen Hansestädte: Rostock, Wismar und Stralsund, untersucht werden. Selbstverständlich wird man die Ergebnisse der Untersuchungen nicht ohne weiteres verallgemeinern und auf Welthandelsstädte wie Hamburg und Bremen übertragen dürfen, deren Aufstieg gerade erst in dieser Zeit einsetzt; aber die in den folgenden Kapiteln mitgeteilten handels- und schifffahrtsgeschichtlichen Tatsachen sind in ihrem Erkenntniswert doch nicht nur auf den Bereich dieser drei Hansestädte beschränkt und dürften auch bestimmte allgemeine Züge aufweisen.

ERSTES KAPITEL

Handel und Seeschifffahrt Wismars nach Spanien und Portugal um 1600

Unter den hansischen Seestädten ist Wismar immer nur eine Stadt zweiten Ranges gewesen und segelte gleichsam im Windschatten seiner größeren und reicheren Nachbar- und Schwesterstädte. Zwar war sein Hafen gut und tief — Wismar hatte weniger als seine Nachbarstädte Sorge vor einer zunehmenden Versandung seines Hafens zu tragen, und noch heute können auch größere Seeschiffe den Hafen Wismars ohne Gefahr anlaufen —; aber es lag eben doch zu sehr in der Nachbarschaft Lübecks, das mit seiner unvergleichlich viel günstigeren Verkehrslage¹ und aufgrund seiner wirtschaftlichen und politischen Bedeutung den Verkehr nicht nur von See her, sondern auch vom Hinterland an sich zog. So kamen viele Faktoren zusammen, die verhinderten, daß Wismar mit seiner Mutterstadt den wirtschaftlichen Wettbewerb aufnehmen konnte. Auch der Vorzug Lübecks, eine freie Reichsstadt zu sein, hat nicht zuletzt den Bürgern dieser Stadt inmitten einer feudalen Umwelt eine größere wirtschaftliche und politische Bewegungsfreiheit gesichert, Möglichkeiten, die Wismar nicht hatte und haben konnte. Wenn trotzdem Wismar im Rahmen dieser Arbeit mehr Aufmerksamkeit gewidmet werden soll als Lübeck, so nicht, weil die Quellenlage günstiger gewesen ist, sondern weil es als typische Hansestadt gelten darf. Gerade die stadthistorischen Forschungen der neueren Zeit haben gezeigt, daß unser Blick in der Vergangenheit vielzusehr von den großen Städten her bestimmt gewesen ist². Städte wie Lübeck, Hamburg, Bremen, Danzig, Köln, Augsburg, Nürnberg, Frankfurt/M., Leipzig u. a. haben kraft ihres wirtschaftlichen und politischen Ran-

¹ Vgl. Pierre Jeannin: Lübecker Handelsunternehmungen um die Mitte des 16. Jahrhunderts, in: ZVLG 43, 1963, S. 20.

² Zu der grundsätzlichen Bedeutung der Klein- und Mittelstädte für die Stadt-, Wirtschafts- und Sozialgeschichte vgl. G. Heitz: Zur Rolle der kleinen mecklenburgischen Landstädte in der Periode des Übergangs vom Feudalismus zum Kapitalismus, in: Hansische Studien, a. a. O., S. 103 ff.; K. S. Bader: Das mittelalterliche Dorf als Friedens- und Rechtsbereich, Bd. I, 1957, bes. S. 231; C. Haase: Die Ent-

ges früher und stärker die Aufmerksamkeit auf sich gezogen; aber das darf nicht übersehen machen, daß die große Mehrzahl der werdenden Klasse des Städtebürgertums eben nicht in „Großstädten“, sondern in mittleren und kleineren Städten, in „Minderstädten“³ gewohnt und produziert hat, ein Zustand, der bis in das 19. Jahrhundert hinein typisch gewesen ist. Dieses „Eingekeiltsein“ in ein feudales Hinterland⁴, die engste und allgemeinste Verflechtung ihres gesellschaftlichen Seins mit dem des flachen Landes und den herrschenden feudalen Zuständen der agrarischen Umwelt, ist — das läßt sich bis in die bürgerliche Revolution von 1848 hinein verfolgen — vielfach von entscheidender Bedeutung für die Entwicklung des Bürgertums als Klasse gewesen und hat den massenhaften Typ des „Kleinbürgers“ als soziologische Schicht geschaffen. Auch die hansische Geschichtsforschung der Vergangenheit hat die Hanse — hier machte sich der starke Einfluß von Rörig und seiner wesentlich von Lübeck her bestimmten Konzeption besonders geltend — nicht zuletzt als die Geschichte ihrer großen See- und Handelsstädte gesehen. Wenn wir darauf aufmerksam machen, daß die Masse der zur Hanse gehörigen Städte mittlere und kleinere Städte, ja Flecken gewesen sind, so soll die Rangfolge nicht umgekehrt werden, sondern es soll nur angedeutet werden, daß die wirtschaftlich und politisch führende Stellung der hansischen „Großstädte“ vor dem Hintergrund und in enger Verbindung mit den „zweit-rangigen“ Städten gesehen werden muß.

Als Hansestadt hat Wismar⁵ in enger Anlehnung an Lübeck und als Glied der Gruppe der wendischen Seestädte am hansischen Handel und an den politischen Konflikten teilgenommen und sich meistens bei den hansischen Beratungen der Meinung Lübecks angeschlossen. Die wirtschaftlichen Grundlagen der Stadt lagen in der Bierbrauerei und dem Export von Bier und Malz. Das Braugewerbe war die Hauptnahrung der Stadt, und die Brauer gehörten

stehung der westfälischen Städte. Veröffentlichungen des Provinzialinstitutes für westfälische Landes- und Volkskunde. Reihe I, H. 11, herausgegeben von Fr. Petri, 1960; H. Stoob: Kartographische Möglichkeiten zur Darstellung der Stadtentstehung in Mitteleuropa, besonders zwischen 1450 und 1800, in: Historische Raumerforschung I. Forschungs- und Sitzungsberichte der Akademie für Raumerforschung und Landesplanung, herausgegeben von K. Brüning, 1956, S. 21 ff.

³ Ausdruck von H. Stoob: Minderstädte. Formen der Stadtentstehung im späten Mittelalter, VSWG 44, 1958, S. 1 ff.

⁴ Friedrich Engels: Über den Verfall des Feudalismus und das Aufkommen der Bourgeoisie. In: Marx/Engels: Über Deutschland und die deutsche Arbeiterbewegung, Bd. I, Berlin 1961, S. 160.

⁵ Als Materialsammlung für die Geschichte Wismars immer noch grundlegend und unentbehrlich: Friedrich Techen: Geschichte der Seestadt Wismar, Wismar 1929.

zu den reichsten, politisch und sozial einflußreichsten Bürgern⁶. Wenn auch in hansischer Zeit überall Bier gebraut wurde, neben dem Wismarer Bier war das Hamburger und Rostocker Bier⁷ weit verbreitet, so war das schwere Wismarer Exportbier überall in Nordeuropa besonders geschätzt. In dieser Hinsicht sollte man die landläufigen Vorstellungen, daß die Hansestädte reine Handelsstädte gewesen seien, doch etwas korrigieren. Bier und Malz, wesentliche Exportwaren der wendischen Hansestädte, wurden ausschließlich in den Hansestädten selbst produziert, und in dieser Hinsicht verfügten sie durchaus über eigene Produktionsgrundlagen. In Wismar gab es z. B. 1615 nicht weniger als 119 Brauer, d. h. Eigentümer von Brauereien und Mälzereien⁸. Die dazu notwendige Gerste stammte aus dem kornreichen mecklenburgischen Hinterland oder wurde aus Dänemark, Danzig und Riga importiert. Malz und Bier sowie Getreide und Mehl waren die Hauptausfuhrwaren aus Wismar. Sie gingen vornehmlich nach Dänemark, Schweden, besonders aber nach Bergen in Norwegen. Die Bergenfahrt stand in ihrer Bedeutung für den Wismarer Handel weitaus an erster Stelle; denn nicht nur Wismarer Bürger, sondern auch die Frachtherren der Lübecker Bergenfahrer pflegten in Wismar regelmäßig Schiffe nach Bergen zu befrachten⁹, neben ihnen auch Hamburger, Bremer und Deventer Bergenfahrer¹⁰. Die Sundzollregister registrierten ständig auch Wismarer Schiffe. In den Jahren 1574—1585 zeigt sich ein bemerkenswerter Aufschwung hinsichtlich der Fahrten Wismarer Schiffe durch den Sund¹¹, der mit 105 Passagen für 1577 seinen Höhepunkt erlebte. Die meisten Schiffe fuhren nach oder kamen von Norwegen.

Von 1575 bis 1627 aber verzeichnen die SZR mit großer Regelmäßigkeit auch Wismarer Schiffe, die nach Portugal und Spanien fahren oder von dort

⁶ So die bekannte Wismarer Patrizierfamilie Schabbelt, vgl. Techen: Wismar, a. a. O., S. 65/66 und 82.

⁷ Vgl. für die Rostocker Bierbrauerei Kapitel III dieser Arbeit.

⁸ Vgl. Techen: Wismar, a. a. O., S. 66.

⁹ Vgl. Friedrich Bruns: Das Frachtherrenbuch der Lübecker Bergenfahrer. Det Hanseatiske Museum Skrifter, Nr. 17, Bergen 1953.

¹⁰ Wismar, Stadtarchiv: Tit. X, Fasc. 1, 2, Handelsakten 1534—1690. Schreiben der Elterleute, Frachtherren und sämtlicher Bergenfahrer von Bremen an Wismar 1598, Januar 15; für Deventer: Bm. und Rat Wismar an Deventer 1599, Oktober 10.; Techen: Wismar, a. a. O., S. 74 und 78.

¹¹ Vgl. Nina Ellinger-Bang: Tabeller over Skibsfart og Varetransport gennem Oresund 1497—1660, I. Teil, Kopenhagen, Leipzig 1906 (SZR). Die Zahlen der SZR erfassen sicher nicht die Masse der Wismarer Schiffe nach Bergen. Nach Meinung Techens sind die meisten Wismarer Schiffe auf der Fahrt nach Bergen durch den Belt gefahren. Vgl. Techen S. 73/74.

kommen. Schon in früherer Zeit sind gelegentlich hansische Schiffe über die Baie hinaus nach Portugal und Spanien gefahren; aber von einer systematisch betriebenen Iberienfahrt kann man doch erst seit dem letzten Drittel des 16. Jahrhunderts sprechen. Eine Reihe von Ursachen kam zusammen, um diesen Aufschwung der hansischen Schifffahrt nach Spanien und Portugal zu erklären¹². Die wirtschaftlichen und politischen Folgen der Entdeckungen begannen sich in den letzten Jahrzehnten des 16. Jahrhunderts auszuwirken. Lissabon und Sevilla, um nur die bedeutendsten Häfen zu nennen, entwickelten sich immer mehr zu zentralen Stapel- und Umschlagsplätzen für Waren und Güter aller Art, besonders Gewürze¹³, aus den weiten überseeischen spanischen und portugiesischen Kolonialreichen in Mittel- und Südamerika, Ostasien und Westafrika. Die riesigen transatlantischen Seeverbindungen erforderten eine ständig sich vergrößernde Handelsflotte, die unaufhörlichen Seekriege gegen die aufstrebenden Seemächte Englands und die rebellischen Niederlande eine mächtige Kriegsflotte. Der Bedarf an Schiffbaumaterial aller Art, an Kriegsmaterial war praktisch unerschöpflich und konnte nur aus den Rohstoffgebieten des Ostseeraumes gedeckt werden. Die reaktionäre Politik der spanischen Regierung im Bunde mit der klerikalen Inquisition führte zu einer wirtschaftlichen Katastrophe, die in der Vertreibung der wirtschaftlich produktivsten und rührigsten Bevölkerungsschichten, der spanisch-portugiesischen Juden und der Moriskos ihren Höhepunkt fand. Immer mehr war die iberische Halbinsel auf Getreideimporte aus den Ostseeländern angewiesen. Bis zum Beginn des niederländischen Aufstandes waren es vornehmlich Holländer und Seeländer gewesen, die die Schifffahrt nach Spanien und Portugal beherrscht hatten. Ihre gewaltige Flotte und die besonderen Privilegien, die sie als Untertanen der Krone Spanien besessen hatten, verschafften ihnen eine Vorrangstellung in der Iberienfahrt, gegen die die Hansen nicht aufkommen konnten. Die Situation änderte sich schlagartig zugunsten der Hansen mit dem Beginn der niederländischen Aufstandsbewegung seit 1567. Seit dieser Zeit führte Spanien einen fast ununterbrochenen Krieg gegen die abtrünnigen niederländischen Provinzen, sperrte Handel und Schifffahrt der

¹² Vgl. H. Kellenbenz: Unternehmerkräfte, bes. Einleitung, a. a. O., S. 15 ff.; vgl. auch die gute und übersichtliche Darstellung der wesentlichen Fakten bei: Harri Meier: Zur Geschichte der hansischen Spanien- und Portugalfahrt bis zu den spanisch-amerikanischen Unabhängigkeitskriegen, in: Ibero-amerikanische Studien 5, Hamburg 1937, S. 93 ff.

¹³ H. Kellenbenz: Der Pfeffermarkt um 1600 und die Hansestädte, HGBll 74, 1956, S. 28 ff.

Holländer und Seeländer und versuchte mit Repressalien aller Art, die „Rebellen“ zur Unterwerfung zu zwingen. Da gleichzeitig auch heftige Konflikte mit den Engländern bestanden, die zu fortgesetzten gegenseitigen Kapereien führten und mit dem Mißerfolg der Großen Armada 1588 ihren Höhepunkt erreichten, bestand für die Hansen eine günstige Gelegenheit, in die so entstandene Lücke einzutreten und die Schifffahrt nach den spanischen-portugiesischen Häfen aufzunehmen. Die Spanien- und Portugalfahrt, zu der gegen Ende des 16. Jahrhunderts noch die Mittelmeerfahrt¹⁴ hinzutrat, bildete den Höhepunkt der allgemeinen Schifffahrtskonjunktur der Hansestädte. Hamburg vor allem, aber auch Lübeck und Danzig haben die Iberienfahrt mit großer Energie, mit zahlreichen großen, eigens für diese weiten Fahrten gebauten Schiffe aufgenommen, wobei Danzigs Eigenschifffahrt allerdings keine erhebliche Rolle mehr gespielt hat; aber Danzig war der Hauptexporthafen für Getreide, Schiffbaumaterial, Kupfer, Blei und Pulver. Die eigentliche Blütezeit Danzigs fällt in diese Periode¹⁵. Die Spanienfahrt brachte zwar viele Risiken mit sich, aber brachte auch große Profite. So wundert es nicht, daß sich auch die gerade in der 2. Hälfte des 16. Jahrhunderts sehr rege Unternehmertätigkeit der Fürsten und des Adels der Ostseeländer an diesen Spaniengeschäften beteiligte¹⁶. Auch in den Hansestädten zeigte sich sehr deutlich, daß von einem Erlöschen des wagenden Unternehmergeistes, von einer Rentnergesinnung der führenden Fernhändler- und Ratsgeschlechter, wie Rörig es für die Spätzeit der Hanse behauptet hatte, nicht die Rede sein kann. Es ist erstaunlich, wie z. B. in Lübeck, dem Musterfall Rörigs, gerade die führenden Ratsgeschlechter — man möchte sagen, geschlossen — an der Spanienfahrt teilgenommen haben, wie sich andererseits gerade während der Blütezeit der Spanienfahrt zahlreiche *homines novi* auf der Stufenleiter wirtschaftlicher und sozialer Geltung nach oben kämpften¹⁷. Kapitalistisches Profit-

¹⁴ Vgl. L. Beutin: Seehandel, a. a. O.

¹⁵ Vgl. E. Kestner: Danzigs Handel mit Portugal im sechzehnten Jahrhundert. Zeitschrift des Westpreußischen Geschichtsvereins, H. 1, 1880, S. 97 ff., und: Die Handelsverbindungen der Hanse, speziell Danzigs nach Spanien und Portugal seit 1583, ebenda, H. 5, 1881, S. 3 ff. Vgl. Maria Bogucka: Gdansk jako ośrodek produkcyjny w XIV—XVII wieku, Warszawa 1962.

¹⁶ Vgl. Charlotte Millies: Die Anfänge einer staatlichen Wirtschaftspolitik in Mecklenburg. Mecklbg. Jbb., 101. Jg., 1937, S. 1 ff., bes. S. 77 ff.; ferner: H. Kellenbenz: Die unternehmerische Betätigung der verschiedenen Stände während des Überganges zur Neuzeit, VSWG 44, 1957, S. 1 ff., bes. S. 15 und 19.

¹⁷ Vgl. K. F. Olechnowitz: Der Schiffbau der hansischen Spätzeit, a. a. O., bes. S. 41 ff. und Anhang S. 147 ff.

streben, kaufmännisches Risikodenken waren kraftvoll und so robust wie ehemals; und es ist keinesfalls so, daß in dieser Hinsicht die Spätzeit der Hanse einen Niedergang gegenüber der sogenannten „Blütezeit“ bedeutet hätte. Denn trotz der Tatsache, daß eine günstige politische und wirtschaftliche Konstellation die hansische Spanienfahrt förderte, ist den Hansen der im Spaniengeschäft zu machende Handelsprofit nicht leicht und mühelos in den Schoß gefallen. Unzählige Gefahren, Schwierigkeiten und Widerwärtigkeiten lauerten auf dem langen Seeweg nach den spanisch-portugiesischen Häfen. Zu den ständigen natürlichen Gefahren der Seefahrt: Sturm, Wellen und schwieriges Fahrwasser, kamen noch die vielfältigen Überfälle und Verschleppungen durch holländische und englische Kaper und Auslieger, die die Zufuhr von Schiffbau- und Kriegsmaterial, sowie Getreide für den spanischen Feind mit allen Mitteln zu hindern trachteten. Und auch in den spanischen Häfen warteten Schikanen, Übergriffe und brutale Gewaltakte aller Art auf die Schiffe der Hansestädte und ihre Besatzungen. Die Akten dieser Zeit sind voll von Klagen über Beschwerden, denen die Schiffe der Hansestädte in den spanischen Häfen unterworfen wurden⁴⁸. Schwere Zölle verminderten den Handelsprofit; Schiffe wurden willkürlich arretiert, ihre Ladung beschlagnahmt; häufig wurden Schiffe samt ihren Besatzungen zum Dienst für die Krone Spaniens gepreßt, gezwungen, weite Fahrten nach Madeira oder gar bis nach Brasilien zu machen, oder sie wurden für die Flottenzüge der Spanier beschlagnahmt. Ständig sahen sich die Hansen von dem fanatischen Mißtrauen der Inquisition umgeben; nicht selten hören wir, daß hansische Seeleute in die Kerker der Inquisition geworfen wurden. Komplizierte politische Verhältnisse und verschlungene Interessen der spanischen Politik machten die Spanienfahrt noch risikvoller. Denn die Politik der spanischen Krone zielte auf die Unterwerfung der reichen niederländischen Provinzen. Man wußte in Madrid sehr genau, daß Handel und Schifffahrt die ökonomische Grundlage gerade der rebellischen, nordniederländischen Provinzen waren. Die Zufuhr lebenswichtiger Rohstoffe durch die Hansen hatte ja nicht nur den Zweck, notwendige materielle Bedürfnisse zu befriedigen, sondern sollte politisch als Druckmittel auf die Holländer wirken, sich zu unterwerfen. Auf der anderen Seite aber war der Bedarf Spaniens so groß, daß man die Holländer gar nicht entbehren konnte und die Schifffahrtssperre unterbrechen

⁴⁸ Archiv der Hansestadt Lübeck, Senatsakten-Externa, Hispanica Vol. I, Fasc. 3, „Verzeichnis der Hispanischen beschwerungspuncten . . .“ 1597; Hispanica Vol. I; Fasc. 5 „Klagen der Hansestädte über Zölle in Spanien und andere Gravamina“ 1604; Hispanica Vol. III, Fasc. 11, „Spanienfahrer am Bm. u. Rt. v. Lübeck“; 1627, November 15.

mußte. Und mit dem bloßen Verbot der holländischen Schifffahrt allein war es ja nicht getan. Wenn man die Rebellen wirksam treffen wollte, dann mußte man auch zu verhindern suchen, daß holländische Waren auf hansischen Schiffen nach Spanien gebracht wurden; denn die Holländer verstanden es sehr geschickt, durch Partnerschaft mit den Hansen doch die spanische Sperre zu durchbrechen. Das führte dazu, daß man versuchen mußte, ein lückenloses Kontrollsystem aufzubauen, daß man die Hansen zwingen mußte, die vielfach geübte Praxis, Kompaniegeschäfte mit Holländern zu machen, aufzugeben und zu unterbinden.

In diese komplizierte, häufig kaum zu durchschauende politische Situation sah sich die Hanse gestellt. Das Interesse am spanischen Geschäft war groß; aber das Handelssystem der Hanse erfaßte viele Länder, und auch in den Hansestädten selbst gab es viele Interessengruppen, die nur mit Mühe auf eine einheitliche Wirtschaftspolitik gebracht werden konnten. Die spanische Politik versuchte, die Hanse gegen Holländer und Engländer auszuspielen; die Hansestädte dagegen konnten gar kein Interesse daran haben, sich einseitig für Spanien zu engagieren, dazu waren ihre Handelsinteressen in England und den Niederlanden zu stark, zumal auch die Behandlung, die ihre Schiffe in den spanischen Häfen vielfach erfuhren, nicht dazu angetan war, für Spanien mehr zu tun, als es die unmittelbare handelspolitische Notwendigkeit gebot. Auf sich selbst gestellt, ohne nennenswerten Rückhalt am Reich, in sich nur mühsam zur Einigung gelangend, konnte die Hanse, wenn man sie überhaupt noch so nennen will, angesichts der nun einmal bestehenden Situation nichts Besseres und Klügeres tun, als die traditionelle Maxime ihrer Politik zu befolgen, Neutralität zwischen den streitenden Parteien zu wahren, zu versuchen, es mit keinem zu verderben, auch auf die Gefahr hin, sich schließlich zwischen die Stühle zu setzen. Sicher haben die Hansestädte aufgrund ihrer Neutralitätspolitik sich von allen Seiten Zwangsmaßnahmen und Übergriffe gefallen lassen müssen; aber die Tatsache der über ein halbes Jahrhundert blühenden Schifffahrt nach Spanien und Portugal zeigt deutlich genug, wie gewinnbringend trotz allem die hansische Spanienfahrt gewesen sein muß. Durch sie gewannen die Hansestädte — besonders Hamburg und Bremen — Anschluß an die sich seit 1600 allmählich stärker entwickelnde ozeanische Schifffahrt. Auf der anderen Seite trug der seit den letzten Jahrzehnten des 16. Jahrhunderts auffällig zunehmende Zustrom spanisch-portugiesischer Juden¹⁹ und holländischer Flüchtlinge nach Hamburg, die Aufnahme englischer Merchant Adventurers erheblich dazu bei, vor allem Hamburg auf den

¹⁹ Vgl. H. Kellenbenz: Die Sephardim an der unteren Elbe, a. a. O.

überseeisch-ozeanischen Handel zu orientieren, und schuf die Grundlage seines schnellen wirtschaftlichen Aufstiegs zur führenden See- und Handelsstadt Deutschlands. Wenn auch Lübeck Hamburg in der Spanienfahrt den Vorrang lassen mußte, so hat es doch von allen Hansestädten der Ostsee in der aktiven Spanienfahrt die wichtigste Rolle gespielt. Die Spanienfahrt wurde das Geschäft für die kapitalkräftigsten Lübecker Großhändler, die häufig in Gemeinschaftsreederei Schiffe in stattlicher Zahl nach Spanien ausreederten, aber nicht selten auch die Hauptquelle des Reichtums für energische *homines novi*, wie die Rodde, Fuchting, die Gebrüder vom Dike, David Lemke u. a.²⁰. Lübeck wurde eigentlich erst in dieser Zeit, wie später noch an anderem Material zu zeigen sein wird, der zentrale Markt für westeuropäische und koloniale Waren im Ostseeraum, dessen Vielseitigkeit im Warenangebot, gemessen an dem, was andere Städte zu bieten hatten, immer noch erstaunlich war. Hier zeigt sich die universalere Stellung des lübischen Handels und Händlers, der immer noch oder, besser gesagt, erst jetzt über weltweite Handelsbeziehungen verfügte, nicht nur aufgrund eigener Schifffahrtsbeziehungen, sondern mehr noch als Hafen Hamburgs in der Ostsee. Gerade hier zeigt sich sehr deutlich der gewaltige ökonomische Umschichtungsprozeß des 16. Jahrhunderts, der zur Umkehrung der alten Rangordnung im Verhältnis Lübecks zu Hamburg geführt hatte.

Besonders auffällig ist an der hansischen Spanienfahrt die außerordentlich rege Teilnahme Wismars, ein Phänomen, dessen Ursachen aufgrund der Quellenlage nicht eindeutig geklärt werden können. Wismar hat, obwohl die kleinste unter den Städten des wendischen Quartiers, für fast ein Dreivierteljahrhundert ständig große Schiffe auf der Route nach Setubal, Lissabon, San Lucar laufen gehabt und rangiert hinsichtlich des Umfanges seiner Spanienfahrt hinter Lübeck und Danzig vor allen anderen hansischen Ostseestädten²¹. Möglicherweise hat auch hier das Beispiel seiner Nachbarstadt Lübeck gewirkt. Doch muß wohl der Aufschwung der Wismarer Spanienfahrt im Zusammenhang mit der allgemeinen Steigerung der Schifffahrt der wendischen Seestädte nach dem Stettiner Frieden von 1570 gesehen werden, der den nordischen Siebenjährigen Krieg beendigte. Leider fehlten in den SZR für die Jahre 1570—1573 die statistischen Angaben; aber wir können doch vermuten, daß, gemessen an den durchschnittlich 7 Durchfahrten wäh-

²⁰ Olechnowitz: Schiffbau, a. a. O., bes. S. 46 und Anhang S. 147 ff.

²¹ Von 1557—1627 führen nach spanisch-portugiesischen Häfen von Lübeck: 1627 Schiffe, Stralsund: 137 Schiffe, Danzig: 750 Schiffe, Rostock: 123 Schiffe, Wismar: 216 Schiffe, Stettin: 114 Schiffe. Es fehlen bei dieser Aufstellung die Angaben für die Jahre 1559, 1561, 1570—1573, 1632, 1634.

Spanienfahrt der hansischen Ostseestädte

Jahres- zahl:	Lübeck		Rostock		Wismar		Stralsund		Danzig						
	Fr.	Port.Span.	Fr.	Port.Span.	Fr.	Port.Span.	Fr.	Port.Span.	Fr.	Port.Span.					
1557	13	—	—	4	—	—	5	—	—	5	—	—	65	—	—
1558	24	—	—	8	—	—	6	—	—	3	—	—	12	8	—
1560	31	2	5	7	—	—	6	—	—	12	—	—	45	9	—
1562	29	5	—	3	—	—	5	4	—	3	—	—	28	9	1
1563	13	9	2	2	3	—	—	4	—	—	—	—	24	8	1
1564	13	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	26	15	—
1565	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1566	3	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	35	1	—
1567	5	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	6	—
1568	23	1	—	—	—	—	1	2	—	—	—	—	11	2	—
1569	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—	—
1574	—	11	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	—
1575	—	13	3	—	1	1	—	3	—	—	—	—	6	17	—
1576	16	24	2	—	—	—	1	4	—	—	3	—	13	21	3
1577	6	35	5	—	1	3	1	9	—	—	2	—	2	12	—
1578	9	36	—	—	5	—	—	6	—	—	2	—	7	22	—
1579	17	24	2	3	—	—	1	5	1	1	—	—	9	6	1
1580	16	5	1	—	—	—	2	—	—	1	1	—	5	4	—
1581	14	25	—	—	2	—	—	5	—	—	—	—	2	8	—
1582	8	17	2	1	2	—	3	1	—	1	1	—	2	10	—
1583	3	15	2	—	1	—	—	3	—	1	—	—	—	5	—
1584	9	18	—	—	—	2	—	2	—	1	2	1	—	6	—
1585	1	23	4	—	2	1	—	5	—	—	4	—	2	9	1
1586	2	23	2	1	3	—	—	3	—	—	2	1	—	13	—
1587	2	35	—	—	9	—	—	4	—	—	5	—	1	14	—
1588	2	41	3	—	4	1	—	4	1	—	6	—	2	15	—
1589	6	44	5	1	6	1	1	5	—	—	—	—	8	11	5
1590	3	41	17	—	13	—	—	8	—	—	3	1	2	16	9
1591	2	43	3	—	7	—	—	3	1	—	3	—	5	13	—
1592	9	28	2	2	3	—	—	6	—	—	3	—	1	9	—
1593	2	23	2	—	4	—	—	8	—	—	1	—	3	8	2
1594	2	38	6	—	1	—	—	5	—	1	2	—	7	9	2
1595	1	26	1	—	—	—	—	4	—	—	—	—	4	12	—
1596	4	14	—	—	—	—	—	5	—	1	1	—	3	5	—
1597	1	21	7	—	1	—	—	5	—	—	—	—	2	3	—
1598	3	14	5	1	—	1	—	4	—	—	—	—	1	14	—
1599	2	37	3	—	4	—	—	8	—	—	1	1	1	25	2
1600	10	29	11	—	1	1	—	6	1	—	4	5	6	25	11
1601	5	24	16	—	2	1	—	4	—	1	1	1	5	19	17
1602	4	20	11	—	3	—	1	6	—	2	2	1	10	14	3
1603	14	21	4	2	1	1	—	7	—	8	3	—	7	19	1

Jahres- zahl:	Lübeck		Rostock		Wismar		Stralsund		Danzig						
	Fr.	Port.Span.	Fr.	Port.Span.	Fr.	Port.Span.	Fr.	Port.Span.	Fr.	Port.Span.					
1604	15	30	7	1	5	—	—	5	—	2	1	1	1	10	1
1605	14	15	8	—	5	1	—	4	—	1	5	2	6	17	2
1606	8	23	8	2	4	1	1	7	—	2	4	1	5	12	4
1607	6	44	5	—	5	—	—	8	—	1	8	—	4	20	2
1608	12	44	3	—	4	—	—	8	—	1	5	—	5	22	2
1609	2	23	4	—	2	—	—	1	—	1	3	3	2	5	1
1610	1	27	1	—	—	—	—	3	—	1	2	—	1	3	1
1611	3	30	1	—	2	—	—	4	—	—	—	2	2	7	1
1612	1	8	—	—	—	—	—	2	—	2	1	—	2	3	1
1613	—	11	—	—	1	—	—	5	—	1	2	—	1	4	—
1614	3	18	1	1	—	—	—	2	—	2	2	1	6	4	1
1615	1	12	4	—	—	—	—	4	—	1	—	2	3	2	—
1616	4	13	1	—	—	—	—	1	—	—	—	2	—	2	—
1617	3	7	1	—	—	—	1	—	3	—	1	3	—	—	—
1618	—	1	5	—	—	—	—	2	—	—	2	—	—	—	—
1619	2	10	—	—	—	—	—	1	—	1	2	—	1	1	—
1620	—	4	—	—	—	—	—	1	—	1	2	—	2	2	—
1621	—	10	1	—	—	—	—	1	—	1	2	—	—	5	—
1622	4	15	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	17	4
1623	2	15	1	—	—	—	—	—	—	—	3	—	6	33	1
1624	3	11	2	—	—	—	—	—	—	1	2	—	3	33	13
1625	1	5	7	—	1	—	—	1	—	—	3	—	1	6	8
1626	1	18	3	1	—	—	—	—	—	—	5	—	1	3	5
1627	1	17	1	—	—	—	—	1	—	2	1	—	—	1	—
1628	4	5	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1629	1	10	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1630	3	16	4	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
1631	9	24	4	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1633	1	15	2	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	1
1635	1	24	1	—	—	—	—	—	—	1	1	—	1	1	—
1636	—	12	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	1
1637	—	18	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—
1638	—	19	9	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	5	1
1639	1	10	4	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	4	2
1640	4	4	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3	2
1641	2	13	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—
1642	3	11	2	2	—	—	—	—	—	1	—	—	4	1	1
1643	6	12	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	—
1644	5	8	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	10	4	—
1645	1	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	2	1
1646	3	12	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	2	2
1647	5	6	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	2	2
1648	5	17	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	1	3
													11	1	3

rend der Dauer des Krieges, die Zahl der registrierten Passagen steil in die Höhe ging; denn 1574, das Jahr, mit dem die Registrierung wieder einsetzt, verzeichnet 66 Durchfahrten Wismarer Schiffe, das Jahr 1577 sogar 105 Fahrten. Hierbei muß beachtet werden, daß die Masse der Wismarer Schiffe nach Bergen nach Meinung Techens „ausschließlich durch den Belt“ ging, also in den SZR nicht erfaßt worden ist²². Daraus ist dann auch wohl zu erklären, daß Wismars Anteil am Sundverkehr in den SZR im Vergleich zu den übrigen wendischen Seestädten so auffallend niedrig ist. Es zeigt sich wieder einmal, wie vorsichtig man bei der statistischen Auswertung der SZR sein muß. Diese Einschränkung gilt nicht für die Spanienfahrt, deren Schiffe vollständig in den SZR erfaßt sind, d. h. die Spanienfahrer haben regelmäßig die Sundpassage gewählt.

Nach Aussage der SZR vollzog sich seit 1562 etwa in der Zielrichtung der nach Westeuropa fahrenden Wismarer Schiffe ein bezeichnender Wechsel. Es war vornehmlich das Salz, das im salzarmen Ostseeraum an westeuropäischen Produkten begehrt war. Seit Jahrhunderten pflegten es die Hansen aus der sogenannten Baye oder Brouage zu holen, aus den Küstengegenden des Golfs von Biskaya zwischen der Girondemündung und La Rochelle, von der Isle d' Oléron und Isle de Ré mit der Stadt St. Martin²³. Bis 1562 scheinen die Wismarer Westfahrer regelmäßig die Brouage aufgesucht zu haben. Seitdem aber treten die portugiesischen Häfen immer mehr in den Vordergrund, unter ihnen vor allem der wichtigste Salzhafen Portugals: Setubal, südlich von Lissabon, wo in der seichten Mündung des Rio Sado das Seesalz, der wichtigste Exportartikel Portugals, in gewaltigen Mengen gewonnen wurde. Die meisten Schiffe, die aus Spanien/Portugal kommend den Sund in ostwärtiger Richtung passierten, gaben bei der dänischen Zollstelle als Abgangshafen Setubal an und waren mit Salz beladen. Das „spanische“ Salz verdrängte das Bayensalz völlig, und seit 1583 wurde die Brouage von Wismarer Schiffen nicht mehr angelaufen.

Die Fahrten Wismarer Schiffe nach den portugiesischen und spanischen Häfen zeichnen sich im Unterschied etwa zu denen Danzigs, Rostocks und Stralsunds durch eine gewisse Regelmäßigkeit aus. Es ist natürlich bei der relativ kleinen Zahl der Fahrten schwierig, Schwankungen im Schiffsverkehr Wismars herauszuarbeiten. Immerhin kann man soviel erkennen, daß sich der Verkehr von 1577 bis 1579 und von 1589 bis 1608 wohl besonders

²² Fr. Techen: Wismar, a. a. O., S. 73/74.

²³ Vgl. Arthur Agatz: Der hansische Bayenhandel, Heidelberg 1904.

Fahrten Wismarer Schiffe von Frankreich,
Spanien und Portugal 1557—1627 nach den SZR.

Jahr	Anzahl d. Schiffe:	Frankreich:	Abgangshäfen Portugal:	Spanien:
1557	5	Brouage 5		
1558	6	Brouage 6		
1560	6	Brouage 6		
1562	9	Brouage 5	Lissabon 4	
1563	4		Lissabon 4	
1564	1	Brouage 1		
1565	—			
1566	3	Brouage 3		
1567	—			
1568	3	Brouage 1	Lissabon 2	
1569	—			
1574	—			
1575	3		Setubal 3	
1576	5	Brouage 1	Setubal 4	
1577	10	Calais 1	Setubal 9	
1578	6		Setubal 5	
1579	7	Brouage 1	Lissabon 1 Lissabon 4	
1580	2	Brouage 1 Calais 1	Setubal 1	San Lucar 1
1581	5			
1582	4	Brouage 2 Calais 1	Setubal 5 Setubal 1	
1583	3			
1584	2		Setubal 3	
1585	5		Setubal 2 Setubal 3	
1586	3		Lissabon 2 Setubal 1	
1587	4		Lissabon 2	
1588	5		Setubal 4	
1589	6	Brouage 1	Setubal 4	Condado 1
1590	8		Setubal 5	
1591	4		Setubal 8	
1592	6		Setubal 3	
1593	8		Setubal 6 Setubal 5	San Lucar 1
1594	5		Lissabon 3 Setubal 3 Lissabon 2 Setubal 4	

Jahr	Anzahl d. Schiffe:	Frankreich:	Abgangshäfen Portugal:	Spanien:			
1595	4		Setubal	5			
1596	5		Setubal	1			
1597	5		Lissabon	4			
1598	4		Lissabon	2			
			Setubal	2			
1599	8		Lissabon	8			
1600	7		Lissabon	3			
			Setubal	3	San Lucar	1	
1601	4		Setubal	4			
1602	7	Calais	1	Setubal	5		
				Lissabon	1		
1603	7			Setubal	7		
1604	5			Setubal	5		
1605	4			Setubal	4		
1606	8	Oleron	1	Setubal	5		
				Lissabon	2		
1607	8			Setubal	8		
1608	8			Setubal	7		
				Lissabon	1		
1609	1			Setubal	1		
1610	3			Setubal	3		
1611	4			Setubal	4		
1612	2			Lissabon	2		
1613	5			Setubal	5		
1614	2			Setubal	2		
1615	4			Setubal	1		
1616	1			Lissabon	1		
1617	4	Calais	1	Setubal	3		
1618	2			Lissabon	2		
1619	1			Lissabon	1		
1620	1			Lissabon	1		
1621	1			Lissabon	1		
1622	—			—			
1623	—			—			
1624	—			—			
1625	1			Lissabon	1		
1626	—			—			
1627	1			Lissabon	1		

Insgesamt

39 Fahrten
davon: 33 Brouage
5 Calais
1 Oleron

216 Fahrten
davon: 154 Setubal = 71,3 %
58 Lissabon = 26,8 %
3 San Lucar

günstiger Bedingungen erfreut hat, um dann allerdings ziemlich deutlich zurückzugehen und schließlich 1627 völlig aufzuhören.

Das Quellenmaterial über die Wismarer Portugalfahrt ist sehr spärlich; aber trotzdem hat sich dank der Aufzeichnungen der Wismarer Ratsarchivare Crull und Techen und auch sonst einiges erhalten, was wert ist, in einen größeren Zusammenhang hineingestellt zu werden.

Die folgende Zusammenstellung Wismarer Schiffer und ihrer Fahrten nach Portugal und Spanien gibt doch einen guten Einblick in die Fernfahrten einer kleinen Hansestadt und zeigt, daß kaufmännische und maritime Unternehmungslust nicht nur in den großen Hansestädten zu Hause war²⁴.

1. Klaus Badingk: Klaus Badingk war 1598 Eltermann des 1595 gegründeten Amtes der Schiffergesellschaft. 1595 streckte B. 65 Mark lübisch für den Bau des Hauses der Schiffergesellschaft in der Borthstraße vor. Er fuhr 1578 von Danzig aus nach Cadix und kehrte von dort mit Salz nach Wismar zurück. 1582 war er wieder in Spanien, wo ihm der spanische Admiral seinen besten Anker wegnehmen ließ. 1583 Juli 5 segelte er von Lübeck nach Nylödöse und von dort nach Spanien. 1615 April 25 fuhr er mit 49½ Last Weizen nach Lissabon. An der Ladung waren 22 Wismarer Bürger und Bürgerinnen beteiligt.
2. Hans Barck: Ging 1623 Mai 3 von Wismar aus nach Lissabon in See und kehrte von dort zurück.
3. Clawes Bobbetzin: Machte April 1578 und 1579 Fahrten nach Lissabon.
4. Hinrich Bomgarde (Heinrich Bungarden): H. B. ist von allen Wismarer Spanienfahrern am längsten nach Portugal und Spanien gefahren. In den Quellen wird er von 1579 bis 1619 ständig erwähnt. 1598 war er Eltermann des Amtes der Schiffergesellschaft. 1595 streckte er für den Neubau des Hauses der Schiffergesellschaft in der Borthstraße 65 Mark lübisch vor. 1579 April 9 fuhr er zum ersten Mal nach Lissabon, weiter 1580, 1582, 1585, 1586, 1587, 1588, 1591, 1593, 1595 (nach Setubal), 1596, 1597, 1598, 1599; (B. kehrte 1599 September 3 aus Spanien mit 200 Moios Salz zurück.) 1600, 1601, 1602, 1603, 1604 (in diesem Jahr fuhr er von Wismar nach Stettin mit Ballast und von dort nach Lissabon oder San Lucar), 1605 (nach Lissabon und Setubal). In den Jahren 1606, 1607, 1608 und 1609 segelte er von Wismar nach Danzig und trat von dort seine Fahrt mit Wagenschoß, Klappholz und Pipenstäben beladen nach Lissabon an und kehrte mit Salz nach Danzig zurück. Für die Entrichtung der Spanischen Collecte bürgte der Wismarer Ratsherr Hinrich

²⁴ Wismar Stadtarchiv: Die Daten über die Spanienfahrten Wismarer Schiffer wurden aus folgenden Materialien zusammengestellt. Fr. Techen: Register über Schiffer und Verkehr 1569–1675, Nr. 105; Fr. Crull: Aufstellung der aus Wismar auslaufenden Schiffe mit Zielhäfen 1596–1609; Crull: Collectaneen Nr. 41; Fr. 41; Fr. Crull: Certificate, Schiffer, Reihenfahrten; Crull: Collectaneen II, Tit. X, Nr. 3, Vol. a: Schiffer und Schiffergesellschaft 1565–1825, Rechnungsbuch des Amtes der Schiffergesellschaft 1595–1641; Auszug aus Fr. Crulls handschriftlichen Auszügen: Wismarsche Chroniken I–1675, Nr. 106 I.

- Schabbel. 1611 und 1612 fuhr er nach Lissabon und Setubal, desgleichen 1613 bis 1619. 1615 April 24 segelte er nach S. Lucar und Lissabon mit 42 Last Weizen, 9 Last Gerste und Roggen.
5. Peter Bomgarde: Wahrscheinlich ein Sohn des Heinrich Bomgarde. Fuhr 1619 April 24 nach Lissabon mit 62 Last Weizen, 6 Last Roggen, 3 Last Gerste, 11 Tonnen Teer, 1 Grobthundert Pipenstäben, überwinterte 1619/20 in Fredrikstad in Norwegen und segelte von dort 1620 September 25 mit 10 Last Weizen, 6 Last Bier, Dielen u. a. nach Lissabon. 1622 kaufte er ein Schiff in Lissabon, mit dem er 1622 März 2 nach Wismar zurückkehrte.
 6. Jakob Brabant: Fuhr 1595 nach Lissabon, desgleichen 1597. 1599 lief er nach Bergen und von dort nach Spanien. 1599 September 3 kehrte er von Spanien mit 230 Moie Salz zurück. Weitere Fahrten 1600, 1601, 1602. Im Jahre 1603 segelte er nach Tönsberg und von dort weiter nach Spanien. 1604 und 1605 war er wieder mit seinem Schiff in Portugal und lud in Setubal im Sommer 1605 428 Moie Salz für Wismar. 1606 und 1607 machte er von Danzig aus eine Reise nach Portugal.
 7. Jakob Evers: Fahrt 1615 April 28 nach Bergen und von dort nach Lissabon mit Balken, Dielen und Sparren.
 8. Lütke Frame: Wird erwähnt 1570 auf der Fahrt von Seeland nach Frankreich oder Setubal, 1583 nach Newcastle oder Frankreich und 1585 nach Spanien.
 9. Boie Frese: B. F. machte 1596 eine Fahrt nach Lissabon, 1599 nach San Lucar, 1600 und 1601 nach Spanien.
 10. Peter Fruböse: Fuhr 1599 nach Lissabon und kehrte aus Setubal mit 130 Moie Salz zurück. Im Jahre 1600 segelte er nach Bergen und von dort mit Dielen nach Lissabon.
 11. Sievert Gudemann: Segelte 1652 mit dem „Simson“ nach Setubal. 1635 fuhr er nach Bergen und von dort nach Spanien.
 12. Jakob Hagemester: Segelte 1569 nach Bergen und von dort nach Frankreich. 1570 machte er wieder eine Fahrt nach Frankreich, wurde 1571 auf der Rückreise im Sund angehalten und mußte 400 Taler Strafe zahlen. 1579 und 1580 wird er wieder auf der Fahrt nach Setubal erwähnt. 1582 erlitt er auf der Rückfahrt Schiffbruch.
 13. Jakob Havemann: Segelte 1600 nach Danzig und von dort nach Lissabon. 1604 lud er in Bergen Güter für Lissabon. 1605 fuhr er nach San Lucar und kehrte im Sommer aus Lissabon mit seinem Schiff „Der weiße Schwan“ mit einer Ladung von 520 Moie Salz zurück. 1606, 1607, 1608, 1610 und 1615 war er wieder in Lissabon und Setubal anzutreffen.
 14. Jochim Hoge: Wird 1578 und 1580 als Spanienfahrer erwähnt, sein Schiff strandete 1581 auf der Rückreise.
 15. Hinrich Hoen: Machte 1580, 1586, 1589 und 1596 Fahrten nach Lissabon.
 16. Helmeke Hoppensteede: Stammte aus Hamburg. Fuhr 1587 nach Bergen und von dort nach Frankreich. 1581 und 1583 segelte er nach Lissabon.
 17. Hinrich Horn: Wird nur einmal erwähnt. Machte 1570 eine Fahrt nach Bergen und segelte von dort nach Frankreich.
 18. Jochim Hornemann: Kehrte 1599 aus Lissabon mit 310 Moie Salz zurück. 1600, 1601, 1602 fuhr er nach Spanien, 1603 und 1604 nach Frankreich und 1604 wieder nach Lissabon.

19. Matthias Hornemann: Segelte 1615 April 24 nach Lissabon mit 15 Last Weizen, 1 Last Gerste, 192 Zwölfer Föhrendielen.
- 19a. Hans Karstens: Wird 1590 erwähnt. Ließ sich im Sommer 1590 ein Schiff von 60 bis 70 Last bauen. Lief 1591 zunächst nach Bergen und von dort nach Spanien.
20. Lüder Kobbe: Wird 1585 mit einem kleinen Schiff auf der Fahrt nach Lissabon erwähnt. K. ließ sich 1590 ein Schiff von 100 Last bauen, mit dem er 1591 nach Danzig und von dort nach England und Spanien segelte. Das Schiff wurde in Spanien beschlagnahmt und war noch 1595 nicht frei.
21. Johann Köster: Segelte 1619 April 24 mit seinem Schiff „Die Rose“, beladen mit 102 Last Weizen und 10 Schiffspfund Speck nach Lissabon, desgl. 1620.
22. Hans Levetzow: Machte 1588 zwei Fahrten nach Lissabon. Ging nach Michaelis (Anfang Oktober) 1588 mit viel Mumme und doppeltem Bier beladen wieder nach Lissabon in See, *id quod antea non factum*, und kehrte 1589 Mai 20 aus Lissabon mit Salz zurück. Fuhr 1590 von Wismar nach Bergen und von dort weiter nach Lissabon und wieder zurück nach Wismar.
23. Hinrich von Nüssen: Segelte 1579 von Wismar nach Bergen und von dort nach Frankreich und Setubal. Die gleiche Reise machte er 1580.
24. Jakob von Nüssen: Wahrscheinlich der Sohn Hinrich Nüssens. Führt seit 1605 bis 1612 mit seinem Schiff „Der Mond“ jedes Jahr nach Lissabon. 1609 März 4 kehrte er aus Lissabon zurück; 1610 Mai 8 fuhr er von Stettin nach Lissabon mit einer Ladung von 26½ Last Weizen, 5 Last Mumme und 10 Großhundert Pipenstäben.
25. Hans Oseborn: Wurde 1605 und 1606 mit seinem Schiff „St. Johann“ auf Fahrten nach Lissabon erwähnt.
- 25a. Hans Rahtens: 1593 Juli 24 kehrte Hans Rahtens mit seinem Schiff aus Genua zurück.
26. Hans Rode: Wurde mit seinem Kraveel von 140 Last „De gulden Löwe“ 1572, als er mit Salz aus Spanien zurückkehrt, in Enkhuizen angehalten.
27. Jochim Sander: Wird 1568 auf der Fahrt nach Lissabon erwähnt.
28. Vicke Sander: Machte 1570 eine Reise nach Bergen und segelte von dort nach Frankreich.
29. Hans Schröder: Ließ sich im Sommer 1588 ein Schiff von 200 Last für 10 500 Mark lübisch bauen „van holte und isen so fast und stark verbuwet als by der Wismar vorhen wol nicht gebuwet“ ... „vnde werden darup men 2 isern geschmedete stücke vnd kein göttlinck“. 1589 Donnerstag nach Jubilate (April 24) lief Schröder mit Ballast nach Spanien aus Wismar aus. „Hans Schröder is vnder de Engelsche flate geraden, vnd men secht, dat sin schip dermaten schal besegelt sin, dat sich iderman verwundert und dergliken nicht gesehen“.
- Sonntag Jubilate 1590 (Mai 10) kam Hans Schröder mit 240 Last Salz aus Lissabon zurück, „was jar vnd dach vthgewest in groter not van den Engelsen vnd den Fribütern“.
30. Klaus Schütt: K. Sch war seit 1595 Eltermann des Amtes der Schiffergesellschaft. 1595 streckte er zum Bau des Hauses der Schiffergesellschaft in der Borthstraße 65 Mark lübisch vor und auch noch 1606. Gewährte 1607 der Schiffergesellschaft für einen Hauskauf als Vorschuß 78 Mark lübisch, 11 B,

6 vor. Machte zahlreiche Fahrten nach Portugal und Spanien. 1585 lief er nach Bergen aus, segelte von dort nach Lissabon und zurück nach Wismar; 1586 machte er eine Reise von Danzig nach Lissabon und zurück; 1587 segelte er von Wismar zunächst nach Langenäss und von dort nach Lissabon. 1589 kehrte er wieder von einer spanischen Fahrt zurück und lief 1590 wieder nach Lissabon aus. 1591 September 14 verließ Klaus Schütt Wismar in Richtung Heiligenhafen auf Fehmarn, um dort Weizen zu laden. Von Heiligenhafen segelte er nach Livorno in Italien. Bekam für die Last Weizen 30 Dukaten Fracht.

1596 machte er von Danzig aus eine Fahrt nach Lissabon. 1597 und 1599 segelte er erneut nach Lissabon. Zwischen 1600 und 1604 werden keine Spanienfahrten erwähnt. 1604 lief er mit Zielhafen Setubal aus; 1605 nach Lissabon oder Sevilla, 1606 und 1607 nach Lissabon. 1608 trat er von Lübeck aus die Fahrt nach Lissabon an.

31. Peter Schütt: Fuhr 1585 von Wismar nach Emden, von dort nach Lissabon und kehrte nach Wismar zurück. 1589 und 1591 wird er erneut auf Fahrt nach Lissabon erwähnt.
32. Jochim Severin: Wird 1606 als Eltermann des Amtes der Schiffergesellschaft erwähnt und gab der Schiffergesellschaft für den Kauf eines neuen Hauses in der Hohenstraße 1607 einen Vorschuß von 87 Mark lübisch 8 ß. Er war Eigentümer des größten Wismarer Schiffes, des „Jonas“ von 300 Last, das er sich 1590 bauen ließ. Jochim Severin war jahrzehntelang regelmäßig nach Portugal und Spanien auf Fernfahrt: 1591 (Lissabon), 1595 (Spanien), 1596 (Lissabon), 1597 (von Stettin aus nach Lissabon. Seine Reeder waren 25 Wismarer Bürger), 1598 lief er von Lübeck aus nach Spanien. 1599 kehrte er von Spanien mit 650 Moios Salz zurück. 1600 segelte er nach Lissabon und Setubal, desgleichen 1603, 1604, 1605, 1606, 1607. 1608 April 13 verließ er Wismar mit Ziel Danzig, und 1608 Mai 31 lief er von Danzig mit 47 Masten, 21 Schock 16 Dielen, 5½ Hundert Klappholz, 3 Hundert Wagenschoß, 2 Hundert Riemer, die dem Danziger Kaufmann Paul Damerow²⁵ gehörten, nach Spanien aus. Der Wismarer Ratsherr Hinrich Schabbel bürgte für ihn. 1614 trat er von Lübeck aus seine Reise nach Lissabon an.
33. Peter Stradtman: Fuhr 1609 August 29 von Wismar nach Bergen und trat von dort seine Fahrt nach Spanien an.
34. Arnd Stutze: Kaufte 1612 ein Schiff von 45 Last in Marstrand und segelte von dort nach Lissabon.
35. Klaus Trüper: Machte 1597 Oktober 20 und 1598 Oktober 112 Schiffsreisen von Wismar nach Lissabon.
36. Hinrich Vagt: Besaß ein Schiff von 100 Last und ist seit 1604 in der Iberienfahrt tätig. Fuhr 1604 (Lissabon), 1605 (Lissabon und Setubal), 1606 (Lissa-

²⁵ Paul Damerow betrieb einen sehr umfangreichen Handel nach Spanien. Vgl. Wojewodskie Archiwum Państwowe Gdansk (WAPG), 300, Abt. 53, Nr. 353, Spanische Collecte 1606—1621; Januar 1600 gehörte er zu den Unterzeichnern einer Bittschrift der Danziger Spanienfahrer an den Rat von Danzig. Neben Damerow war vor allem der Danziger Kaufmann Hans Schenk am Spanienhandel beteiligt.

- bon), 1607 (Lissabon). (Das Schiff wurde von Greifswälder Bürgern befrachtet). 1608 Mai 23 fuhr er von Danzig mit 57 Last Roggen und 500 Klappholz nach Lissabon. Hinrich Schabbel bürgte für ihn, daß er sein Schiff schon einmal in Wismar gefreit hatte. 1610 Mai 9 fuhr er von Stettin mit 26 Last Weizen aus Wismar und 9 Großhundert Pipenstäben aus Stettin nach Lissabon, 1611 nach Setubal, 1614 nach Spanien. 1615 April 14 segelte er mit Ballast von Wismar nach Setubal.
37. Peter Vagt: Wird 1596 auf der Fahrt nach San Lucar erwähnt. Verkaufte 1599 sein Schiff an Jakob Wilcken.
 38. Franz Weändt: Wird 1557 und 1558 auf Spanienfahrt genannt.
 39. Heinrich Wilcken. Wird 1595 als Eltermann des Amtes der Schiffergesellschaft erwähnt. 1582 wurde sein Schiff in Spanien in den Dienst der Krone Spaniens gepreßt und beförderte 400 Soldaten nach Madeira.
 40. Otto Wilcken: O. W. war einer der professionellen Wismarer Spanienfahrer. Von 1606—1618 bekleidete er die Würde des Eltermannes im Amt der Schiffergesellschaft und streckte 1607 der Schiffergesellschaft für den Kauf eines neuen Gesellschaftshauses 87 Mark lübisch 8 B vor. Mehr als drei Jahrzehnte war er nachweislich in der Spanienfahrt tätig. 1585 kehrte er mit einer Salzladung aus Setubal zurück. 1586 fuhr er zunächst nach Gotland und von dort nach Spanien, im Herbst des Jahres machte er eine zweite Reise nach Spanien. Diese Reise brachte ihn in große Schwierigkeiten. Sein Schiff wurde von den Spaniern beschlagnahmt. Im Dienst der Krone Spaniens nahm er an der Fahrt der Großen Armada 1588 gegen England teil. Sein Schiff befand sich unter den 23 Schiffen, die als Rest der Armada schließlich nach einer Fahrt um Schottland und Irland herum wieder in Spanien eintrafen. 1589 brachten Wismarer Spanienfahrer die Nachricht mit, daß Otto Wilcken noch nicht frei sei und daß er sich nach Madrid begeben habe, um die Freilassung des Schiffes beim König zu erwirken. Erst 1590 November 8 meldete die Chronik: „Otto Wilcken is mit sinem shepe, gott loff, ock wedder gekamen . . ., was ins 5 jähr vthgewest“. 1591, 1592, 1594 befand er sich wieder in Lissabon. Laut Zertifikat vom 1592 April 10 waren seine Reeder: Herr Jürgen Treymann, Herr Hinrich Schabbelt, Lorentz Luder, Augustin Düricke, Gregorius Jule, alle Ratsherren, ferner: Jochim Balow, Jakob Gronow, Hans Balow, Hans Hein, Heinrich Wilcken, Klaus Eggert, Wolf Ranitz, Jakob Middag und die Witwen von Jochen Schwartzkopf, Lorenz Mahler und Hans Baumann. 1599 segelte er von Kungself nach Lissabon. Anfang September 1599 kehrte er zusammen mit Jochim Severin, Klaus Schütt, Jochim Hörnemann, Jakob Brabandt, Hinrich Baumgarde, Peter Froböse mit einer Ladung von 550 Moios Salz aus Setubal zurück. 1600, 1601, 1602, 1603, 1604 (S. Lucar). 1605 (S. Lucar). Von S. Lucar fuhr er nicht nach Wismar zurück, sondern nach Amsterdam. Von Amsterdam fuhr er 1605 Juli 10 nach Venedig, kehrte nach Amsterdam zurück, überwinterte hier und segelte im Frühjahr 1606 nach Langenässund in Norwegen. Von hier wollte er mit einer Ladung Holz nach Lissabon segeln, mußte aber La Rochelle anlaufen und kehrte von dort nach Wismar zurück. Er muß diese Fahrt schon sehr zeitig im Frühjahr 1606 angetreten haben; denn 1606 April 16 lief er bereits aus Wismar ab mit 104 Last Roggen für Lissabon. In den Jahren 1607, 1608, 1609 (nach Lissabon mit 81 Last

- Weizen, 2 Last Gerste und 900 Fichtendielen), 1612, 1613, 1614, 1615, 1616, 1617 (von Danzig nach Cadix), 1618 ist er ständig auf Spanienfahrt gewesen.
41. Paul Wiricks: Machte 1588 eine Reise nach Lissabon. Im Sommer 1588 ließ er sich ein Schiff von 200 oder 230 Last mit 3 Götlingen für über 11 000 Mark lübisch bauen: 1589 April 23 machte er mit seinem neuen Schiff eine Reise nach Lissabon. 1590 fuhr er erneut nach Lissabon, 1591 nach Setubal, 1592 wieder nach Lissabon. 1596 segelte er wieder nach Spanien: „— is alda vom Könige tho denen angeholden worden vnd hernach mit man vnd gudt nevent velen anderen dütschen schepen jammerlich ummegekamen“ (1598).
42. Karsten Wolders: K. W. ist seit 1610 nachweisbar an der Spanienfahrt beteiligt. 1610 wird er zum ersten Mal auf der Fahrt nach Lissabon erwähnt. Weitere Fahrten: 1611 (Lissabon), 1616 Oktober 31 mit Holz, Weizen, Gerste, Teer und Speck nach Lissabon; 1619 April 24 mit seinem Schiff „Der weiße Schwan“ mit 72 Last Weizen, 6 Last Roggen, 2 Last Gerste, Speck und Mumme; 1620 Mai 1 mit 84 Last Weizen nach Lissabon, desgleichen 1621, 1625 Mai 13 mit seinem Schiff „Der Engel Gabriel“ mit Holz, Mumme und Speck nach Lissabon. 1626, 1627 und 1631 machte er weitere Fahrten nach Lissabon.

Neben diesen Schiffern mag es sicher noch einige andere gegeben haben, die gelegentlich die Fernfahrt an die atlantische Küste angetreten haben. Die Wismarer Spanienfahrer hatten in ihrer Heimatstadt einen hohen gesellschaftlichen Rang; sie waren Mitglieder der exklusiven Papagoiengesellschaft, stellten stets die Eltermänner des 1595 gegründeten Amtes der Schiffergesellschaft und hatten ihre Vertreter in den Ratsausschüssen. So saßen die Spanienfahrer Klaus Badingk, Lüder Kobbe, Otto Wileken und Peter Schütt 1579 für das St. Marienkirchspiel im Ratsausschuß. Sie müssen sehr vermögende Leute gewesen sein, die der Schiffergesellschaft große Summen vorschießen konnten. In einem Erbschaftsstreit des Jürgen Prehn gegen Johann Ratgens 1678 wird erwähnt, daß der Schwiegervater des Jürgen Prehn, Jochim Severin „ein reicher und sehr woll begüterter Mann gewesen . . . daß er außer anderen Immobilien vier stattliche eigene Häuser gehabt . . . daß er große und vorteilhafte Handlungen zu Wasser und zu Lande betrieben . . . daß er seine eigenen großen Schiffe gehabt und mehrmals Schiffe auch von 300 Last zum halben Teil auf seine eigene Rechnung abgeladen habe. Er sei ein Mann von mehr als 20 000 Reichstalern gewesen, und es gehe die Rede, daß er seine Kinder mit vielem Gelde ausgesteuert habe. Die Frau von Jürgen Prehn habe an die 12 000 Rtlr. empfangen“²⁶.

Die Spanienfahrt hat auch für viele Wismarer Gewerbe einen wirtschaftlichen Aufschwung bewirkt. Seit 1570 ist ein deutliches Ansteigen des Wohl-

²⁶ St. A. Wismar, Tit. X. Nr. 1, Vol. 3 a.

standes der Stadt zu verfolgen, der sich in dem Bau zahlreicher neuer Häuser zeigt²⁷. Besonders der Schiffbau wurde durch die Anforderungen der Fernfahrt gefördert. Die sonst für die Ostseefahrt üblichen kleineren Schiffe waren für die Fahrt in die atlantischen Gewässer und ihre sehr viel schwierigeren maritimen Bedingungen nicht geeignet. Seit 1589 muß der Schiffbau Wismars geblüht haben²⁸. 1628 heißt es in einer Eingabe der Ritterschaft des Bukower Kreises, die herrlichen großen Schiffe Wismars seien alle verloren gegangen oder verkauft. 1588 wurden für die Spanienfahrer Paul Wiricks und Hans Schröder zwei Schiffe von je 200 Last gebaut „van holte vnd isen so fest vnd stark verbuwet, als by der Wismer vorhen wol nicht gebuwet“. Im Sommer 1590 wurden wieder drei neue Schiffe gebaut: für Jochim Severin eines von 300 Last, für Luder Kobbe von 100 und für Hans Castens von 60 oder 70 Last²⁹. Walther Vogel betont die auffallend starke Beteiligung Wismars an der Spanienfahrt am Ende des 16. Jahrhunderts. Von 42 zwischen 1585 und 1590 aus Zertifikationen, Seebriefen u. a. nachweisbaren Schiffen seien 10 mit den größten Schiffen nach Portugal und Spanien gefahren; 20 Schiffer seien an der Norwegenfahrt beteiligt; der Rest habe im Ostseeverkehr Verwendung gefunden. Die Größe der Wismarer Handelsflotte berechnet Vogel auf 42 Schiffe mit 1920 Last. Das würde bedeuten, wenn man die Durchschnittsgröße eines Spanienfahrers auf 100 Last rechnet, daß rund 60 % des Schiffsraumes der Wismarer Flotte im Handel nach Portugal und Spanien eingesetzt war³⁰. Aufgrund einer Überprüfung aller verfügbaren Quellen müssen aber die Angaben Vogels als zu niedrig angesetzt betrachtet werden. Von 1575 bis 1627 verzeichnen die Sundzollregister 206 aus Portugal und Spanien zurückkehrende Wismarer Schiffe, davon die Masse zwischen 1575 und 1609. Das Rechnungsbuch des 1595 gegründeten Amtes der Schiffergesellschaft verzeichnet 1596 2 Eltermänner, 2 Beisitzer und 55 Brüder, also 59 Schiffer insgesamt: davon sind Eltermänner, Beisitzer und 14 Amtsbrüder nachweislich Spanienfahrer (also rund $\frac{1}{3}$ der Schiffergesellschaft), ein Beweis

²⁷ Techen: Wismar, a. a. O., S. 151, 159, 162.

²⁸ Daß man in Wismar gewohnt war, für die Zeit sehr große Schiffe zu bauen, zeigt der Kostenanschlag des Wismarer Schiffbauers Hermann Sterneberg für den Bau eines Schiffes von 300 Last (!) im Auftrage Herzog Johann Albrechts I von Mecklenburg im Jahre 1561, vgl. Olechnowitz, Schiffbau, a. a. O., Anhang Nr. XLI, S. 199/200.

²⁹ Wismar Stadtarchiv: Fr. Crull, Wismarsche Chroniken I.

³⁰ Vgl. Walther Vogel: Zur Größe der europäischen Handelsflotten im 15., 16., 17. Jahrhundert, in: Forschungen und Versuche zur Geschichte des Mittelalters und der Neuzeit. Festschrift Dietrich Schäfer, Jena 1915, S. 294 f.

für den Rang der Spanienfahrer innerhalb der Schiffergesellschaft; denn bis zum definitiven Ende der Wismarer Spanienfahrt sind immer Spanienfahrer Eltermänner und Beisitzer gewesen.

Von den 38 Wismarer Spanienfahrern, die zwischen 1575 und 1627 auf der Fahrt nach portugiesischen und spanischen Häfen nachweisbar sind, fuhren die meisten nur wenige Male. Als professionelle Spanienfahrer kann man nur etwa $\frac{1}{3}$ bezeichnen. (14 Schiffer:)

1. Hinrich Bomgart	mit 29 Fahrten	(mindestens)
2. Otto Wilcken	mit 26 Fahrten	
3. Jochim Severin	mit 14 Fahrten	
4. Klaus Schütt	mit 13 Fahrten	
5. Jakob Brabant	mit 11 Fahrten	
6. Hinrich Vagt	mit 9 Fahrten	
7. Karsten Wolders	mit 9 Fahrten	(+ 1 Fahrt 1631)
8. Jakob Havemann	mit 8 Fahrten	
9. Jakob von Nussen	mit 8 Fahrten	
10. Jochim Hörnemann	mit 7 Fahrten	
11. Paul Wiricks	mit 6 Fahrten	
12. Klaus Badingk	mit 4 Fahrten	
13. Boie Frese	mit 4 Fahrten	
14. Jakob Hagemeister	mit 4 Fahrten	

Sie bildeten den Stamm, die Erfahrung und Kontinuität in der Wismarer Spanienfahrt. Alle anderen fuhren nur gelegentlich. Immerhin dürfte die Tatsache, daß während der Blütezeit der Wismarer Spanienfahrt nicht weniger als 41 Namen auftauchen, den Schluß zulassen, daß fast die gesamte Wismarer Handelsflotte, mit Ausnahme der angesprochenen Kleinschiffahrt, an dieser Schifffahrtskonjunktur teilgenommen hat, eine Erscheinung, die in den hansischen Seestädten nicht ihresgleichen haben dürfte. Jahrzehntelang, praktisch für zwei Generationen, hat die Spanienfahrt, man darf so sagen, einen alles beherrschenden Einfluß auf den Handel und die Schifffahrt Wismars ausgeübt, alle in ihren Bann gezogen. In diesem Zusammenhang erscheint es möglich, noch zu weiterführenden Schlüssen zu gelangen.

Man sagt der Hanse in ihrer Spätzeit nicht selten nach, sie sei in einen Zustand der Erstarrung geraten, sie sei müde geworden und im Erlöschen gewesen. Das ist sicher nicht ganz unbegründet, wenn man die Hanse als politisches Faktum nimmt, dabei aber nicht vergißt, welche Grenzen politischer Aktivität der Hanse aufgrund ihrer eigentümlichen Struktur und angesichts des Erstarkens politischer und wirtschaftlicher Gegenkräfte und -mächte nun einmal gesetzt waren. Man sollte auch nicht in den Fehler verfallen, den Rörig gemacht hat, aus dem allmählichen Zurücktreten Lübecks

von seiner Vorrangstellung innerhalb der Hanse auf die Hanse als solche selbst zu schließen. Der historisch notwendige Verlust des Zwischenhandelsmonopols, der sich gleichzeitig und im kausalen Zusammenhang mit dem Übergang von der feudalen zur kapitalistischen Gesellschaftsordnung vollzieht, darf nicht gleichgesetzt werden mit einem Niedergang von Handel und Schifffahrt in den Hansestädten. Im Gegenteil, wie schon früher erwähnt wurde, ist die Zeit des politischen Niedergangs der Hanse gerade durch einen allgemeinen Aufschwung des Wirtschaftslebens in den Hansestädten gekennzeichnet, der ungebrochen bis in die Zeit des Dreißigjährigen Krieges andauerte. Handel und Schifffahrt und die sie tragenden gesellschaftlichen Kräfte bewiesen eine erstaunliche Elastizität und Anpassungsfähigkeit an sich häufig jäh ändernde politische und wirtschaftliche Konstellationen.

Das zeigt sich auch an dieser kleiner Stadt Wismar. Man sollte doch eigentlich annehmen, und es wäre auch natürlich, daß in einer in ihren Möglichkeiten so begrenzten Handelsstadt, die zu den kleineren der hansischen Seestädte gehörte, stark traditionelle, konservative Wirtschafts- und Handelspraktiken und -gesinnungen vorgeherrscht hätten. Seit Jahrhunderten gingen Handel und Schifffahrt Wismars vornehmlich nach Norwegen. Die Bergenfahrt mit Bier, Mehl und Malz dominierte seit alters. Schiffsrouten, Geschäftsverbindungen und Praktiken des Handels vererbten sich von Generation zu Generation. Alles bewegte sich seit je im gewohnten Gleise. Und dann eröffnet sich sozusagen über Nacht — durch den Aufstand der Niederländer gegen die spanische Herrschaft — eine zwar nicht ganz unbekannte — Wismarer Schiffe fuhren mindestens seit der Mitte des 16. Jahrhunderts in die Brouage — eine neue, bis dahin nur ausnahmsweise befahrene Handelsverbindung nach Portugal, Spanien bis in das Mittelmeer hinein, eine Schifffahrtsroute, die gewaltige Gewinne, allerdings bei erhöhtem Risiko, versprach. Hamburg, Lübeck, auch Danzig gingen da voran; aber sie verfügten bereits über viel ältere Verbindungen zu den Gewässern und Häfen der atlantischen Küste, besaßen längst eingefahrene Traditionen, praktische Kaufhandlung und Seemannschaft. Wismar besaß kaum etwas Vergleichbares, aber doch die Fähigkeit und den Mut, das Abenteuer der Fernfahrt zu wagen, praktisch seine gesamte oder doch wesentliche Teile seiner Schifffahrt auf die neue, zukunfts-trächtige und Gewinn verheißende Schifffahrt nach Portugal und Spanien umzustellen. Gewiß, relativ gesehen, spielte Wismar hinter Hamburg, Lübeck, Bremen und Danzig nur eine untergeordnete Rolle in der Spanienfahrt; aber absolut dürfte es, was die Entschlossenheit der kaufmännischen und seemannischen „Aventür“ betrifft, sich durchaus mit ihnen vergleichen können. Dieses schnelle Sichumstellenkönnen von alten, gewohnten Schifffahrts- und

Handelsverbindungen auf neue, unbekannte Möglichkeiten zeigt, wie wendig, anpassungsfähig und unternehmungslustig Kaufleute und Schiffer auch noch in späthansischer Zeit, auch in den sogenannten kleinen, zweit- und drittrangigen Hansestädten gewesen sind.

Bei der Entfernung, dem schwierigen Seeweg und den vielfachen Gefahren war die Spanienfahrt ein Risiko, das nur kapitalkräftige Kaufleute und Reeder auf sich nehmen konnten, auf der anderen Seite verhiessen aber die Handelsmöglichkeiten beträchtliche Gewinnchancen; deshalb waren es auch in Wismar in erster Linie die reichsten Kaufleute und Brauer, die sich an der Ausreederung und Befrachtung von Schiffen nach Portugal und Spanien beteiligten. Wie in Lübeck und Hamburg scheinen auch in Wismar Angehörige der Ratsgeschlechter mit Vorliebe in Partengenossenschaft Reeder von Spanienfahrern gewesen zu sein. Der Bürgermeister Hinrich Schabbelt bürgt 1608 mehrfach für Wismarer Schiffer in Danzig. Das in der hansischen Schifffahrt seit alters übliche Prinzip der Risikoverteilung in Form der Partenreederei war bei der Spanienfahrt besonders angebracht³¹. In der Regel waren viele Partenreeder an der Ausreederung von Spanienfahrern beteiligt. Die Nachrichten, daß 20, ja 25 Befrachter an einem Schiff beteiligt waren, lassen einen Schluß auf die Größe der einzelnen Schiffsparten zu. $\frac{1}{8}$, $\frac{1}{16}$, ja $\frac{1}{32}$ Part scheint üblich gewesen zu sein; denn bei der Unsicherheit der Verbindungen war es für den Reeder am günstigsten, in vielen Schiffen kleine Parten zu haben, da sich so, im Falle des Verlustes von Schiff und Ladung, der Schaden in erträglichen Grenzen hielt. Die Parte war eine Kapitalsanlage, die man vererben und verkaufen konnte. Wie in Lübeck und anderen Orts; scheinen auch in Wismar nicht selten Frauen als Partenreeder an Spanienfahrern beteiligt gewesen zu sein.

Was den Warenverkehr mit der iberischen Halbinsel betrifft, so bestand der Export vornehmlich aus ganz bestimmten Gütern. In erster Linie war es Getreide, das in der Regel die Hauptladung der Wismarer Spanienfahrer bildete. Die Herrschaft des großgrundbesitzenden spanisch-portugiesischen Feudaladels und der Kirche hatte zu einer Verödung des Landes geführt und jede progressive wirtschaftliche Entwicklung erstickt. Die privilegierte „Mesta“ der großen Grundherren hatte aus den weiten Flächen der spanischen Hochebenen riesige Schafweiden gemacht, die, nur dünn bevölkert, außer Schafwolle keine nennenswerten landwirtschaftlichen Produkte mehr hervorbrachten. Die karge, gebirgige Natur Spaniens tat ein Übriges, und so war

³¹ Vgl. Ernst Baasch: Zur Statistik des Schiffspartenwesens, in: VSWG 15. Bd., 244 ff.; Olechnowitz: Schiffbau, a. a. O. S. 44 ff.

die iberische Halbinsel darauf angewiesen, ihren Getreidebedarf aus Importen des Ostseeraums, dem Hauptproduktionsgebiet für Getreide in Europa, zu decken. Bis zum Abfall der niederländischen Provinzen hatten vornehmlich die Holländer das Getreide aus der Ostsee herausgeschafft; in den darauffolgenden Jahrzehnten drangen die Hansen mit Erfolg in die niederländische Getreidefahrt nach Spanien ein und sicherten sich einen großen Anteil am Getreidegeschäft. In erster Linie wurde Weizen exportiert, aber auch Roggen und Gerste. Das Getreide stammte zum Teil aus dem mecklenburgischen Hinterland, in der Masse aber wohl aus Danzig, dem größten Getreidehafen des Ostseeraums³², sowie gelegentlich aus Stettin und der Insel Fehmarn. Neben dem Getreide spielte Holz: Balken, Dielen, Bretter, Wagenschoß, Klappholz, Masten, Sparren aus Eichen- und Fichtenholz zum Schiffbau, eine sehr bedeutende Rolle. Das gewaltige spanisch-portugiesische Kolonialreich, die riesigen Verbindungswege über die Ozeane, die ständigen Kriege mit den Seemächten, den Niederlanden und England, erforderten eine große Handels- und Kriegsflotte und dafür Schiffbaumaterial — neben dem Schiffbauholz noch Teer, Pech, Hanf, Flachs u. a. — in unerschöpflichen Mengen, für die das waldarme Spanien und Portugal aus eigenen Beständen nur wenig beisteuern konnten. Neben dem Schiffbauholz wurden erhebliche Mengen sogenannter Pipenstäbe exportiert: darunter verstand man Holz für die Wein- und Ölpipen, die üblichen Behälter für Wein und Olivenöl. Das Holz kam vor allem aus Danzig und Norwegen. Zeitweise wurde auch Kriegsmaterial: Pulver, Blei, Kupfer, Waffen u. a. als Fracht mit nach Spanien genommen. Auch Bier, — Mumme und sogenanntes Doppelbier — und Speck als Schiffsproviand tauchen gelegentlich unter den Frachten für Spanien auf, sowie Salz- und Trockenfisch.

Die Importe aus der iberischen Halbinsel bestanden in der Hauptsache aus Salz. In den Sundzollregistern zeigt sich mit einiger Deutlichkeit, wie das sogenannte „spanische Salz“ das Bayensalz aus der Biskaya fast völlig verdrängt hat. Die Salz mengen, die vornehmlich aus Setubal nach Wismar gingen, waren sehr beträchtlich, dafür ein Beispiel: 1599 September 3 trafen in Wismar gleichzeitig als geschlossene Flotte die Wismarer Schiffer Joachim Severin mit 650, Klaus Schütt mit 600, Otto Wilcken mit 550, Jochim Hörnemann mit 310, Jakob Brabant mit 230, Hinrich Bumgarten mit 200 und Peter Froböse mit 120 Moios Salz an Bord aus Setubal kommend ein³³.

³² Für den Getreideexport aus Danzig nach Spanien liegt umfangreiches Material vor. Vgl. WAPG 300, Abt. 53, Spanische Collecten 1606—1621; Pfahlkammerbücher Danzig 300 Abt. 19, 1634, Nr. 16, 17, 18 usw.

³³ Vgl. Techens Schiffsregister 1569—1675, Nr. 105.

Rechnen wir 28 Moios = 8 hansische Lasten, die Last = 2 Gewichtstonnen, so hätten Severin 371,2 Tonnen, Schütt 342,4, Wilcken 313,6, Hörnemann 172,0, Brabant 131,2, Bumgarten 113,6 und Froböse 67,2 Tonnen Salz, insgesamt also 1511,2 Tonnen von einer Fahrt mitgebracht. Da von 1575 bis 1617 154 Fahrten Wismarer Schiffe von Setubal nachweisbar sind, als deren Ladung regelmäßig Salz erscheint, so dürfte die Menge von etwa 12 000 Tonnen Salz für diese Zeit eher zu niedrig als zu hoch gegriffen sein.

Mag das Salz unter den Importen auch der Masse nach an erster Stelle stehen, so boten Spanien und Portugal selbst eine Vielzahl begehrter Waren, und in ihren Welthäfen — an erster Stelle Lissabon, Sevilla und San Lucar — sammelten sich unzählige Waren aus den Tropen: die begehrten süßen, feurigen spanischen Weine aus Malaga, Alicante, Madeira; Olivenöl, Wein-essig, Zucker, Reis, Limonen, Äpfel, Pomeranzen, Kastanien, Pfeffer, Nelken, Anis, Muskat, Vanille, Mandeln, Rosinen, Korinthen, Sukade, Sirup, Seife, Brasilholz, Indigo, Korduanleder und vieles andere mehr.

Die Schifffahrt begann im Frühjahr. Die Winterfahrt war in der hansischen Zeit nicht üblich. Die alte hansische „Segelationsordnung“ von 1403 schrieb vor, daß kein Schiff vor Petri Stuhlfeier (Februar 22) und nach Martini (November 11) mit Ladung oder Ballast den Hafen verlassen durfte. Im Winter ruhte die Schifffahrt, die Schiffe „lagen auf“. Ende März bis Anfang Mai, je nach Wind und Wetter, verließen die meisten Wismarer Spanienfahrer ihre Heimathafen, um auf die lange Reise zu gehen und nur, wer in Danzig laden wollte, scheint eher abgelaufen zu sein, um rechtzeitig von Danzig aus die Spanienfahrt mit voller Ladung antreten zu können. Einzelnen, meistens aber wohl zu zweien oder dreien, wurde auf die Reise gegangen. 1591 begab sich eine ganze Flotte von 6 Spanienfahrern gleichzeitig auf Fahrt. Der überwiegende Teil der Schiffe lief in direkter Fahrt spanische Häfen an; nicht selten aber nahmen die Schiffe in Wismar nur einen Teil der Ladung an Bord und ergänzten sie in anderen Häfen, oder liefen mit Ballast ab, um die gesamte Ladung anderen Orts zu übernehmen. So kamen sogenannte Dreiecksfahrten zustande: Wismar — Danzig — Lissabon, Wismar — Stettin — Lissabon, Wismar — Lübeck — Lissabon, Wismar — Bergen — Lissabon, Wismar — Heiligenhafen — Lissabon; Wismar — Kungself — Lissabon, Wismar — Langenässund — Lissabon. Daß die Reise von Rostock, Stralsund oder Greifswald angetreten worden ist, wird nirgends erwähnt. Wie später noch zu zeigen sein wird, bestanden zwischen Wismar und seinen östlichen Nachbarn kaum Schifffahrtsverbindungen, da sie ja selbst die gleichen Waren ex- und importierten. Nur mit ganz wenigen Ausnahme wird als Zielhafen jedesmal Lissabon angegeben. Lissabon war

der zentrale Hafen für Importe aus den Ostseeländern, auf der anderen Seite aber Setubal fast ebenso regelmäßig der Abgangshafen bei der Rückfahrt. Die Wismarer — übrigens auch viele der Hamburger und Lübecker Spanienfahrer — liefen also auf der Hinfahrt zunächst Lissabon an und löschten dort ihre Ladung und fuhren dann weiter nach Setubal oder San Lúcar, um dort ihre Hauptladung — meistens Salz — an Bord zu nehmen. Hier scheinen sie sich dann auch für die Rückfahrt gesammelt und gemeinsam die Heimfahrt angetreten zu haben. Ziel der Heimfahrt scheint in der Regel der Heimathafen Wismar gewesen zu sein. Die meisten Schiffer machten nur eine Fahrt im Jahr; aber gelegentlich wurden auch zwei Fahrten gemacht. Dann liefen die Schiffe Ende September bis Anfang November wieder aus, überwinterten in spanischen Häfen und kehrten im Frühjahr wieder zurück. Nicht nur Spanien und Portugal waren das Ziel der Wismarer Schiffe. Als 1590 in Italien eine Hungersnot ausbrach, sind Wismarer Schiffe auch in das Mittelmeer gefahren³⁴. 1591 fuhr Klaus Schütt nach Livorno mit einer Ladung Weizen von Fehmarn, und 1593 Juli 24 kehrte Hans Rahtens aus Genua zurück³⁵. Diese beiden Mittelmeerfahrten stellen zwar nur eine Episode dar, zeigen aber, daß die Wismarer Schiffer und Kaufleute durchaus zeitweilige Konjunkturen auszunutzen verstanden.

Wie allgemein üblich, hatten auch die Wismarer Reeder in Lissabon ihre Faktoren und Geschäftspartner, die den Handel für sie betrieben; erwähnt werden Konrad Koch, Sebastian Löwe und Johann Möller, die die Ladung kreditierten und die zahlreichen Formalitäten für sie erledigten³⁶. So war es üblich, bei den Lissaboner Faktoren Geld zu hinterlegen, um den Zoll zu bezahlen. Die Fahrt nach Portugal und Spanien brachte für die hansische Schifffahrt viele Gefahren und Belästigungen mit sich. Ohne den Rückhalt eines geeinten, nationalen Staates, der den Schutz seiner Bürger im Ausland hätte übernehmen können, war der hansische Schiffer auf sich allein, auf seinen Mut und sein Glück angewiesen. Die Hanse selbst war nur noch selten

³⁴ Vgl. L. Beutin: Seehandel, a. a. O., bes. S. 29, Anm. 107: 1607 April 8 wird Schiffer Otto Wilken aus Wismar mit seinem Schiff „Salvator“ auf der Fahrt von Amsterdam mit Wein für italienische Rechnung erwähnt. 1591 wird auch das Schiff des Greifswalder Bürgers Jochim Puttelkow auf der Fahrt von Lübeck nach Livorno mit Getreide genannt.

³⁵ Vgl. Teche's Schiffregister 1569—1675.

³⁶ Wismar Stadtarchiv: Tit. X, Handelsakten 1534—1690, Nr. 1 und 2, 1599, April 21; April 19; 1610, Mai 4 und 8. Namentlich genannt werden Konrad Koch und Sebastian Löwe. Vgl. auch Tit. X, Vol. 5, Nr. 106, Hanseatica 1607—1609, Wismar an Hans Kampferbeck, hansischen Konsul in Lissabon 1508 April 4.

zu einheitlichen Aktionen fähig und konnte nur noch versuchen, zwischen den einander häufig diametral entgegengesetzten politischen und wirtschaftlichen Interessen der westeuropäischen Nationalstaaten zu lavieren, Neutralität zu wahren, sich nicht festzulegen und sich nach Kräften zu bemühen, es mit keinem zu verderben. Eine andere Politik war bei den vielseitigen internationalen Handelsverbindungen und -interessen der Hanse insgesamt, der Städte und Kaufleute auch gar nicht möglich. Mit allen zu handeln und zu verhandeln, sich nirgends zu stark zu engagieren, überall Geschäftschancen wahrzunehmen, war die Devise der Späthanse.

Obwohl die Hansestädte Spanien ständig Getreide, Schiffbaumaterial aller Art und Kriegsmaterial zuführten, sahen sie sich gerade in Spanien vielfältigen Schikanen und Belästigungen ausgesetzt. Sie sind zusammengefaßt in einem Schreiben Lübecks an die Hansestädte in Vorbereitung einer Gesandtschaft an den König von Spanien³⁷. Es heißt darin: Die Hansestädte hätten auf vielfältiges Ermahnen und Ersuchen der Römischen Kaiserlichen Majestät und auf des verstorbenen Königs Philipp von Spanien große Verheißungen von Privilegien und Freiheiten sich bewegen lassen, starke Handlung und Schiffahrt nach Spanien zu treiben. Sie hätten Spanien und seinen Provinzen in Zeiten der höchsten Not Hilfe und Ersatz gebracht und darüber hinaus den Zoll und das Einkommen merklich vermehrt und im Dienste des Königs von Spanien gegen seine Feinde mit Gut und Blut, Schiffen und Kriegsmaterial geholfen. Das sei allgemein bekannt. Sie müßten sich aber nunmehr darüber beklagen, daß sie nicht nur wegen ihres Handels und ihrer Seefahrt und Zufuhr nicht allein von den Feinden des Königs von Spanien: Engländern, Franzosen und Holländern, durch Arrest, Raub und Kaperei auf der See großen, unersetzlichen Schaden erlitten, sondern daß sie auch von Spanien trotz der Zusicherung von Privilegien, Freiheiten, Tractamenten und Bezahlung keine neuen Privilegien erlangt hätten. Die alten Privilegien die sie in Portugal gehabt hätten, seien nicht gehalten worden, und die Zölle würden von Jahr zu Jahr gesteigert. Erst vor wenigen Jahren sei der Zoll auf Masten und Kupfer von 10 auf 20 % erhöht worden. In jüngster Zeit habe man dazu einen neuen Zoll von 3 % aufgesetzt, angeblich, um damit die Haltung von Kriegsschiffen zu finanzieren und die Küsten von Seeräubern freizuhalten. Solche Schiffe würden aber nicht mehr oder nur noch wenig unterhalten, so daß die Schiffe der Hansestädte oft unter der Küste von Seeräubern weggenommen würden. Auf Öl, Wein und Salz sei ein Zoll

³⁷ Wismar Stadtarchiv: Tit. X, Vol. V, Nr. 103. Lübecker Vorschläge wegen der Legation an den König von Spanien, 1602 Juli 31.

gelegt worden, um die Andalusien auferlegten 3 Millionen Gulden Gold aufzubringen. Schiffe, die zwangsweise nach Brasilien befrachtet würden, hielte man oft 10—18 Monate über die bestimmte Frist auf. Die Schiffe litten unter der Wärme, und das Schiffsvolk verzehre den Proviant des Schiffes. Wenn sie dann endlich wieder in Lissabon ankämen, müßten sie geraume Zeit ihrem Frachtverdienst nachlaufen, erhielten aber für die lange Liegezeit und die Verzögerung nicht die geringste Vergütung. Viele Schiffer zögen es aus diesem Grunde vor, aus Mangel an Nahrungsmitteln und um Schaden zu vermeiden, den Hafen von Lissabon bei der Rückkunft aus Brasilien nicht anzulaufen, und gingen anderswo hin. Die Reeder gerieten dadurch in große Verwirrung. Ihre Leute würden oft mit Schiff und Gütern und Offizieren zu gefährlichen Diensten für den König von Spanien arretiert, angehalten und weggenommen. So mancher Mann sei dadurch um Schiff und Gut, Gesundheit, Leib und Leben gekommen. Und wenn der König ein oder mehrere Schiffe brauche, so würden statt des einen gleich acht bis zehn Schiffe arretiert zu keinem anderen Zweck, als daß die Schiffe, die nicht gebraucht würden, mit großen Kosten von den Offizieren des Königs wieder zurückgekauft werden müßten . . . Und wenn man sie endlich losgekauft habe, so sei doch die beste Segelzeit vorüber und die Schiffe kämen zu so später Zeit und so ungünstigem Wetter zurück, daß häufig Leben, Güter und Schiffe verloren gingen. Sofern sie noch erhalten blieben, müßten sie oft wegen der schweren Winterzeit die dem König von Spanien feindlichen Länder, Seeland und Holland, anlaufen und kämen so in den Verdacht beim König von Spanien, als sei das mit Absicht geschehen; sie würden, wenn sie auf der nächsten Reise wieder nach Spanien kämen, oft beschwerlichen Verhören unterworfen. Die anderen Schiffe aber, die im Dienste des Königs von Spanien geblieben seien, erhielten auf königlichen Befehl stark gekürzte, ja manchmal gar keine Bezahlung.

Auch Wismarer Schiffer hatten häufig unter Schikanen und willkürlichen Repressalien zu leiden. Hinrich Wilcken wurde 1582 gezwungen, Soldaten des Königs von Spanien nach Madeira zu fahren; Otto Wilcken wurde mit Schiff und Besatzung 1588 in die spanische Armada des Admirals Medina Sidonia gepreßt und nahm an der katastrophalen Niederlage der Armada im Kanal teil. Sein Schiff befand sich unter den 23 Schiffen, die als kläglicher Rest der 135 Schiffe nach mühseliger Fahrt um Schottland wieder in Spanien eintrafen. Es bedurfte erst persönlicher Bemühungen, sicher auch kostspieliger Bestechungen in Madrid, ehe es Otto Wilcken gelang, sein Schiff freizubekommen. Erst 1590 November 8 kehrte er nach fast fünfjähriger Abwesenheit in Spanien, nachdem er noch eine Fahrt nach Brasilien

hatte machen müssen, wieder nach Wismar zurück. Hans Schröder, der 1589 ausgefahren war, geriet unter die englische Flotte und kehrte erst 1590 nach manchen Gefahren durch englische Freibeuter mit 240 Last Salz aus Spanien zurück. Pawel Wiricks wurde 1596 in den Dienst des Königs von Spanien gepreßt und ging mit seinem schönen, großen Schiff, das er sich erst 1588 hatte bauen lassen, unter. 1606 wurde ein Wismarer Spanienfahrer von holländischen Ausliegern gekapert, seine Güter wurden gewaltsam in Holland gelöscht. 1606 berechnete Wismar die Schäden, die die Wismarer Schiffer Otto Wilcken, Paul Wiricks, Boye Friese, Hans Lewetzow und Lüder Kobbe in Spanien erlitten hätten, auf 58 000 Dukaten³⁸!

Leider sind die spezifischen Schadensverzeichnisse, die Wismar nach Lübeck geschickt hatte, nicht mehr erhalten: sie hätten sicher einen wertvollen Einblick gestattet. Auch die außerordentlich kostspielige Gesandtschaft unter Leitung des hansischen Syndicus Domann, die 1606 an den König von Spanien nach Madrid geschickt wurde³⁹, hatte nur geringen Erfolg; denn 1609 schlossen Spanien und die Generalstaaten der Vereinigten Niederlande einen Waffenstillstand auf zwölf Jahre, und sofort setzte die holländische Schifffahrt mit aller Macht wieder ein und verdrängte die Hansen aus der Iberienfahrt. Danach ging es mit der Wismarer Spanienfahrt ständig bergab. Praktisch hörte sie 1627 auf; die Schiffe, wegen ihrer Größe, Schönheit und Schnelligkeit der Stolz Wismars, sind untergegangen oder verkauft worden. Der Dreißigjährige Krieg, der Wismar seit 1627 besonders hart traf, vernichtete die Nachblüte der Wismarer Fernfahrt. Nur 1631 (1), 1653 (2), 1654 (1), 1656 (1), fahren noch einzelne Schiffe nach Portugal.

Neben der Spanienfahrt behaupteten natürlich auch die alten, traditionellen Handels- und Schifffahrtsverbindungen ihren Platz in der Schifffahrt Wismars. Immer schon hatte die Bergenfahrt eine besondere Rolle gespielt, und die Hauptexportprodukte Wismars: Bier, Mumme, Malz, Mehl und Brot gingen vornehmlich nach Norwegen, besonders nach Bergen, Marstrand und Oslo. In den Jahren 1564 bis 1585 scheint Marstrand als Zielhafen des Wismarer Handels eine wesentlich größere Rolle als Bergen gespielt zu haben. Seit 1585 tritt auch Oslo stärker hervor. Leider fehlen außer den bewährten Sundzollregistern so gut wie alle Quellen über die Wismarer Bergenfahrt. Wismars Bergenfahrt muß erheblich größer gewesen sein, als die Sundzollregister vermelden. Friedrich Techen, der beste Kenner der Wismarer Verhältnisse, nimmt an, daß sich die Wismarer Bergenfahrt „aus-

³⁸ Wismar Stadtarchiv: Tit. X, Vol. V, Nr. 105, Wismar an Lübeck, 1606 Oktober 7.

³⁹ Der umfangreiche Bericht Domanns über die Gesandtschaft Tit. X, Vol. V, Nr. 64.

schließlich durch den Belt“ bewegt habe. Lediglich einige herausgeschnittene Blätter aus dem Rollenbuch der Bergen- und Rigafahrer, das zur Zeit Friedrich Techens noch vollständig vorhanden gewesen sein muß, sind erst kürzlich wieder aufgefunden worden (1617 September 26 bis 1618 Juli 3)⁴⁰. Sie verzeichnen 10 Fahrten von 7 Schiffen, von denen 4 einmal und 3 zweimal nach Bergen ausliefen, die erste Reise Ende März, die zweite Reise Mitte Juni, d. h. man rechnete durchschnittlich zwei Monate für eine Hin- und Rückfahrt in der Bergenfahrt. Unter den Schiffen befindet sich auch Hans Bach, der 1623 Mai 3 von Wismar aus nach Spanien in See ging. An den zehn Bergenfahrten sind 38 Wismarer Bürger mit Ladungen beteiligt, Angehörige des Rates und — was sehr interessant ist — ständig auch die bekannten Wismarer Spanienfahrer Otto Wilcken, Jochim Severin und Hinrich Bumgarte. Hier werden die fließenden Grenzen zwischen Schiffer und Kaufmann noch ganz offensichtlich. Und wenn Jochim Severin später als reicher Brauer erwähnt wird⁴¹ — die Brauerei war ja kein Gewerbe im handwerklichen Sinne —, so braucht das durchaus kein Widerspruch zu der Tatsache zu sein, daß Jochim Severin auch als Spanienfahrer genannt wird. Es sind nur zwei Entwicklungsetappen in der sozialen Stellung eines Mannes, der auf der Spanienfahrt soviel Kapital erworben hatte, daß er später Brauer werden konnte, d. h. mit Bier und Malz handeln. Man sollte die von Rörig so scharf herausgearbeitete Trennung von seefahrendem Kaufmann und dem Großhändler, der von seiner „scrivekamere“ seine weitgespannten geschäftlichen Unternehmungen leitete und nicht selbst mehr seine Waren begleitete, nicht verallgemeinern. Zumindest in den kleineren Hansestädten war der Übergang vom Schiffer zum Kaufmann ständig gegeben, wie ja auch in Wismar Schiffer und Kaufleute der gleichen exklusiven „Papagoiengesellschaft“ angehörten.

Neben den zehn Bergenfahrten sind in dem Rest des Rollenbuches noch drei Rigafahrten verzeichnet; als Schiffer werden erwähnt: Paul Kohl mit einer Fahrt (1617 September 26) und Klaus Tede mit zwei Fahrten (1618 April 18 und Juni 22). Auch auf dieser alten hansischen Route wurden in der Regel 1–2 Fahrten im Jahr gemacht. Die Schiffe wurden von 11 Wis-

⁴⁰ Wismar Stadtarchiv: Tit. X, Hanseatica 1617/18, 108 a, auch X, 3 d, Schiffszertifikate 1615–1617.

⁴¹ Wismar Stadtarchiv: Tit. X, Nr. 1, Vol. 3 a, Streitsache Prehn/Rahtgens 1678. Jochim Severin, Schwiegervater des Vaters von Prehn, soll vier stattliche Häuser gehabt und ein reicher, sehr wohl begüterter Mann gewesen sein mit großen, profitbringenden Geschäften zu Wasser und zu Lande, Besitzer eigener, großer Schiffe u. a. Vermögen.

marer Kaufleuten befrachtet. Wirft man einen Blick auf die Namen der Kaufleute, die als Reeder an den Schiffen beteiligt sind, so fällt auf, daß viele von ihnen gleichzeitig Reeder in Schiffen nach Bergen und Riga sind und darüber hinaus sich auch an der Spanienfahrt beteiligt haben. Die Vielseitigkeit der Handelsbeziehungen: Riga, Bergen und Lissabon, ist in der Spätzeit der Hanse noch genau so vorhanden, wie in den früheren Jahrhunderten. Die ganze Weite des hansischen Handelssystems bleibt bei allen Schwankungen, wie sie Krisen und politische Konflikte und Kriege mit sich brachten, bis in den Dreißigjährigen Krieg hinein erhalten. Der politische und strukturelle Zerfall und Niedergang der Hanse im 16. und 17. Jahrhundert haben die traditionelle Rührigkeit von Handel und Schifffahrt der Hansestädte nicht beeinflußt.

Nun zeigt sich allerdings in den ersten Jahrzehnten des 17. Jahrhunderts ein ganz offensichtlicher Rückgang in den Sundpassagen der hansischen Ostseestädte. Es wäre aber völlig falsch und würde zu irreführenden Schlüssen führen, daraus nun einen Zusammenbruch der hansischen Schifffahrt abzuleiten. Die Sundzollregister, deren begrenzter Aussagewert schon früher betont worden ist, können naturgemäß nur etwas aussagen über die Durchfahrten zwischen Ostsee und Nordsee; für die Schifffahrt, die sich innerhalb der Ostsee abgespielt hat, können sie keine Angaben machen. Wie im nächsten Abschnitt zu zeigen sein wird, muß sich in der Schifffahrt der hansischen Ostseestädte — wenn wir Lübeck ausnehmen, dessen Westfahrten sich relativ statlich behauptet haben — ein Strukturwandel vollzogen haben, dessen Ursachen im einzelnen schwierig zu beurteilen sind. Während Hamburgs Überseeschifffahrt einen steilen Aufstieg nahm, scheint sich die Schifffahrt der Ostseestädte immer mehr der eigentlichen Ostsee zugewandt zu haben. Hamburg und in Grenzen auch Lübeck waren zu internationalen Handelsplätzen für Kolonialwaren geworden, und es hat den Anschein, als ob es in der Regel für die kleineren Hansestädte vorteilhafter war, ihre Waren aus Westeuropa über Hamburg, Lübeck und Danzig zu beziehen, als diese selbst mit eigenen Schiffen und eigenem Risiko am Ursprungsort aufzusuchen. Auch die Internationalität der Messen von Leipzig ist vielleicht nicht ohne Einfluß geblieben. Für Wismar trat mit dem Jahre 1627 eine Wende ein.

ZWEITES KAPITEL

Wismars Handel und Seeschifffahrt während des Dreißigjährigen Krieges

Der Dreißigjährige Krieg gilt mit Recht als einer der großen Wendepunkte der deutschen Geschichte¹. Dreißig Jahre lang zogen die Kriegsvölker Tillys und Wallensteins, Dänen, Schweden, Franzosen und Spanier durch Deutschland, schlugen ihre Schlachten, plünderten, mordeten und sengten und brachten unendliches Leid über die schwergeprüfte Nation. Trotzdem aber sollte man den Krieg selbst nicht mit den Maßstäben moderner imperialistischer Kriege, mit ihren Massenheeren und der Totalität, mit der sie Völker und Kontinente erfaßt haben, messen. Der Dreißigjährige Krieg war seinem Wesen nach noch ein feudaler Krieg mit Feldzügen und Schlachten, die direkt immer nur einen begrenzten Teil Deutschlands erfaßt haben. G. Franz hat wohl mit Recht darauf hingewiesen, daß es neben verwüsteten und entvölkerten Gebieten Mittel- und Norddeutschlands auch große Gebiete gegeben hat, die vom Kriege kaum oder gar nichts gespürt haben, jedenfalls

¹ Während die Agrargeschichte und die Entwicklung der Elemente des Kapitalismus in der Periode des Überganges vom Feudalismus zum Kapitalismus von der historischen Forschung der DDR bereits intensiv bearbeitet worden sind, vgl. die Literaturberichte von G. Heitz und H. Mottek im Sonderheft der ZfG, VIII. Jg., 1960, S. 116 ff. und 163 ff., gibt es auf dem Gebiet der politischen Geschichte für die Periode zwischen der Frühbürgerlichen Revolution in Deutschland und dem Dreißigjährigen Krieg und darüber hinaus bis zur Französischen Revolution nur wenige Arbeiten. Das Lehrbuch von G. Schilfert: Deutschland von 1648—1789 (vom Westfälischen Frieden bis zum Ausbruch der Französischen Revolution), Berlin 1959, ist im wesentlichen die einzige neuere Arbeit. Bezeichnend für diese unbefriedigende Situation ist die Tatsache, daß das 17. und 18. Jahrhundert in den „Analysen und Berichten“ keinen eigenen Abschnitt gefunden haben. So bleibt immer noch grundlegend für die politische Geschichte: Moritz Ritter: Deutsche Geschichte im Zeitalter der Gegenreformation und des Dreißigjährigen Krieges, 3 Bde., 1889/1908.

was direkte Kampfhandlungen anbetrifft². Die verheerendsten Folgen hatte der Krieg für das flache Land und die bäuerliche Bevölkerung, während die Städte im Schutze ihrer Mauern und teilweise nicht unbeträchtlichen Wehrkraft vielerorts wesentlich günstiger davongekommen sind. Die Verbrennung Magdeburgs durch Tilly ist in dieser Größenordnung der Zerstörung eine Ausnahme geblieben. Dagegen zeigt das ruhmreiche Beispiel der vergeblichen Belagerung Stralsunds durch den wallensteinschen General von Arnim 1628, daß sich wohlbefestigte Städte durchaus behaupten konnten.

Die einzigartige politische und militärische Situation gegen Ende der zwanziger Jahre des 17. Jahrhunderts brachte es mit sich, daß die Hansestädte im Kampf um das *dominium maris Baltici* zwischen Dänemark, Schweden einerseits und der habsburgisch-spanischen Koalition auf der anderen Seite in eine Position gerieten, die sie für viele zu begeherten, militärisch-wirtschaftlichen Verbündeten machen konnte; denn trotz der zunehmenden Schwäche ihrer Organisation stellten die Hansestädte immer noch mit ihren Handelsflotten, dem Reservoir ihrer seemännischen und handwerklichen Bevölkerung, dem Kapital ihrer Kaufleute und nicht zuletzt dank ihrer verkehrsgeographisch und strategisch günstigen Lage eine Macht dar, die sich zum Partner zu machen, mehr Vorteile versprach, als sie dem Gegner in die Arme zu treiben. Die spanische Politik bemühte sich, nachdem 1621 der zwölfjährige Waffenstillstand von 1609 abgelaufen war, die Hansestädte für ein Bündnis mit Spanien gegen die Niederlande zu gewinnen. Sie verfolgte dabei das Ziel — was die Hansestädte sehr gut erkannten —, den Niederlanden die wirtschaftliche Grundlage ihrer Macht zu entziehen, sie von der lebenswichtigen Zufuhr von Getreide, Schiffbaumaterial und Kriegsmaterial aus den Ostseeländern abzuschneiden, ihren Handel zu unterbinden und sie wirtschaftlich auf die Kniee zu zwingen. Bei ihren diplomatischen Vorstößen in Lübeck und Danzig fanden die Spanier Unterstützung am kaiserlichen Hof in Prag. Die habsburgische Politik war ebenfalls bestrebt, die Hansestädte im Kampfe gegen Christian IV. von Dänemark und Gustav II. Adolf von Schweden auf ihre Seite zu ziehen³. Wallenstein, 1628 zum „General der

² Vgl. G. Franz: Der Dreißigjährige Krieg und das deutsche Volk, a. a. O.; Max Lenz: Deutschland und Schweden im 17. Jahrhundert, a. a. O., S. 62 ff. Auf die weit verstreuten, zahlreichen Spezialarbeiten zu dem Problem der wirtschaftlichen Folgen des Krieges für Deutschland einzugehen, erübrigt sich in diesem Zusammenhang; für Mecklenburg vgl. Wilhelm Heeß: Historische Bibliographie von Mecklenburg, 3 Teile, Rostock 1944, Nr. 3313, 3314, 3342.

³ Vgl. Anton Gindely: Die maritimen Pläne der Habsburger und die Anteilnahme Kaiser Ferdinands II. am polnisch-schwedischen Kriege während der Jahre 1627

Baltischen und Ozeanischen See“ ernannt, wurde beauftragt, mit Hilfe der Hansestädte eine kaiserliche Flotte aufzustellen und den Kampf um die Seeherrschaft auf der Ostsee aufzunehmen⁴. Wismar wurde das Zentrum der maritimen Pläne der habsburgischen Ostseepolitik. Die Hansestädte standen den Werbungen der Gesandten Spaniens und des Kaisers mit größtem — berechtigten — Mißtrauen gegenüber. Alle Lockungen mit einem Handelsbündnis, alle Versprechungen eines hansischen Handelsmonopols für den spanischen Handel seitens Gabriel de Roys konnten nicht die jahrzehntelangen Erfahrungen ständiger Schikanen, Repressalien und Belästigungen durch die Spanier vergessen lassen, unter denen, trotz zahlloser Beschwerden, die hansische Spanienfahrt zu leiden gehabt hatte. Wo waren die Garantien, daß das alles gehalten werden würde, was zu durchsichtigen Zwecken scheinbar so großzügig angeboten wurde? Und so groß auch das Interesse der Hansestädte an dem Handel mit Spanien und Portugal war, so große Gewinne man auch daraus zog, man hatte viele Handelsverbindungen in Rechnung zu stellen und gegeneinander abzuwägen.

Auf keinen Fall konnten es sich die Hansestädte erlauben, sich zugunsten der Spanier die Todfeindschaft der Holländer und Engländer zuzuziehen; denn die Handelsinteressen der Hansestädte waren in den Niederlanden und England mindestens ebenso gewichtig. Der Spanienhandel war eine ausgesprochene Unternehmung der Großkaufleute, die kleineren Kaufleute hatten nähere Interessen im Ostseehandel, und die Meinung der Massen der Bevölkerung in den Hansestädten war ganz entschieden gegen ein Bündnis mit der reaktionärsten, katholischen Feudalmacht. Dieser teils wirtschaftlich, teils ideologisch begründete Druck zwang die verantwortlichen Politiker der Hanse zu einer vorsichtigen Verhandlungstaktik, zur Verzögerung, die praktisch auf eine Ablehnung hinauslief. Man wollte und durfte sich nicht binden, das hätte zu schweren außen- und innerpolitischen Konflikten führen können.

Ähnliche Gründe führten auch zu einer faktischen Ablehnung der habsburgischen Werbungen. Die maritimen Pläne der Habsburger im Ostseeraum, direkt gegen Dänemark und Schweden gerichtet, indirekt auch gegen die Niederländer, mußten notwendig dem hansischen Handel in der Ostsee, der eine immer größere Bedeutung gewann, schwersten Schaden zufügen.

bis 1629. Ein Beitrag zur Geschichte des Dreißigjährigen Krieges, Denkschriften der Kaiserl. Akad. der Wissenschaften. Phil.-hist. Klasse, 39. Bd., Wien 1891; Hans-Christoph Messow: Die Hansestädte und die habsburgische Ostseepolitik im 30jährigen Kriege (1627/28), Berlin 1935.

⁴ Vgl. die neuesten Forschungen von Miroslav Hroch: Wallensteins Beziehungen zu den wendischen Hansestädten, in: Hansische Studien, a. a. O., S. 135 ff.

Vor allem Lübeck und Danzig, die sehr intensive Handels- und Schifffahrtsbeziehungen zu Schweden und seinen Besitzungen an der baltischen Küste unterhielten, zeigten nicht die geringste Neigung, sich vor den Karren einer habsburgischen Großmachtpolitik im Ostseeraum spannen zu lassen, zumal König Christian IV. von Dänemark und König Gustav Adolf von Schweden sofort mit Repressalien drohten. Zum anderen konnte den Hansestädten an dem Aufbau und Ausbau einer starken, zentralen Macht der Habsburger im Interesse ihrer Bewegungsfreiheit nicht gelegen sein. Zu lange waren sich Reich und Hansestädte schon entfremdet, um den nationalen Tönen in den Werbungen der kaiserlichen Gesandten glauben zu können. Zu oft hatten die Habsburger gegen die Interessen der Nation Politik gemacht, um jetzt Vertrauen finden zu können, da sie im Bunde mit der spanisch-katholischen Reaktion auftraten. Mochten die Niederländer auch auf Ost- und Nordsee scharfe Konkurrenten sein, die Hansestädte konnten sie nicht mehr entbehren, konnten auch nicht mehr hoffen, sie aus dem Handel zu verdrängen. Darüber hinaus fand der Freiheitskampf der Niederländer gegen die Spanier vielfältige Sympathien, wozu nicht wenig auch die Anwesenheit zahlreicher Niederländer und portugiesischer Juden in den Hansestädten beigetragen haben mag, die vor dem Terror der Spanier in den Hansestädten Zuflucht gesucht hatten.

Interessant ist der Wandel, der sich im Verhältnis Wallensteins zu den Hansestädten vollzog. Als „General der Baltischen und Ozeanischen See“ hatte er sich zunächst bemüht, seine Flottenpläne, auch mit Gewalt, durchzusetzen, freilich ohne größeren Erfolg; als Herzog von Mecklenburg bemühte er sich um ein gutes Verhältnis zu „seinen“ Hansestädten Wismar und Rostock und auch zu den anderen Hansestädten und versuchte nach Kräften, ihren Handel zu fördern. In Wallenstein tritt der kaiserliche Generalissimus, kaum daß er Herzog geworden, sichtlich hinter dem „Landesfürsten“ zurück, der sich — selbstverständlich im wohlverstandenen Eigeninteresse — um die Hebung von Handel und Gewerbe, um die Steigerung seiner Einkünfte bemühte⁵. Die Verdrängung Wallensteins und der kaiserlichen Heere von der Südküste der Ostsee durch Gustav Adolf von Schweden machte allen Plänen einer maritimen Herrschaft der Habsburger in der Ostsee ein Ende. Die Herrschaft Wallensteins blieb ein Intermezzo. Die Herzöge von Mecklenburg, leibliche Vettern Gustav Adolfs und Christians IV. — kehrten zurück, und die Schweden beherrschten die wichtigsten Städte und Häfen an der Südküste. Die „Stormaktstiden“ der Krone Schwedens begann.

⁵ M. Hroch, a. a. O., S. 150 ff., bes. S. 160.

Das ist der weltpolitische Hintergrund, vor dem sich die ureigensten Formen wirtschaftlicher Betätigung der hansischen Seestädte — Handel und Schiffahrt — während des Dreißigjährigen Krieges abspielen.

Wismar⁶ hatte gleich seinen hansischen Schwesterstädten in dem ersten Jahrzehnt des Dreißigjährigen Krieges kaum etwas vom Krieg verspürt. Wenn trotzdem sein Handel merklich zurückging, so hatte das Ursachen, die nicht mit dem Kriegsgeschehen zusammenhingen. Erst als sich die Truppen des bei Lutter am Barrenberge 1626 von Tilly geschlagenen Königs Christian IV. im Sommer 1627 über Mecklenburg zurückgezogen und sich bei Poel einschifften, bekam Wismar den Krieg am eigenen Leibe zu spüren. Wismar hatte sich auf mögliche kriegerische Verwicklungen vorbereitet und im Herbst 1626 seine Befestigungen und Bewaffnungen verstärkt; aber als der General von Arnim, Befehlshaber der Truppen Wallensteins, vor die Tore der Stadt rückte, mußte sich Wismar angesichts der Aussichtslosigkeit des Widerstandes dazu bequemen, eine kaiserliche Besatzung in die Mauern der Stadt zu lassen (1627 Oktober 10). Für Wismar begannen schwere Monate. Oberst Hebron, der wallensteinische Befehlshaber in Wismar, legte der Stadt schwere Kontributionen auf, nicht ohne sich persönlich schamlos zu bereichern. Techen berechnet die Geldleistungen der Stadt an die kaiserlichen Truppen von September 1627 bis 1632 Januar 13, dem Zeitpunkt der Besetzung durch die Schweden, auf 209 518 Taler, für eine so kleine Stadt eine riesige Summe, die die Kapitalkraft seiner Bürger erschütterte. Wismar wurde die Operationsbasis für die maritimen Pläne der Habsburger. Darunter mußten notwendig Handel und Schiffahrt schwer leiden; denn seit 1627 lagen dänische, seit dem Sommer 1629 auch schwedische Auslieger auf See und blockierten den Hafen. Zu alledem herrschte von 1628 bis 1630 die Pest in Wismar, und die Sterblichkeit stieg weit über das Doppelte der normalen Todesfälle an. Die Repressalien der wallensteinischen Truppen und die Pest führten dazu, daß viele Wismarer Bürger aus der Stadt flohen und die Stadt verödete. 1630 hatte Wismar fast 2000 bewohnte Häuser, Buden und Keller; 1631 waren 737 Häuser und Wohnungen wüst; 1632 waren noch 291 Häuser, 288 Buden und 30 Keller bewohnt, 35 Häuser und 79 Buden waren niedergebrochen, 77 Häuser und 136 Buden waren teilweise zerstört⁷. Wismar muß einen Anblick geboten haben, der den Verwüstungen durch den Bombenkrieg des letzten Krieges nicht unähnlich gesehen haben mag. Schätzungsweise $\frac{1}{3}$ der Stadt war wüst und von Bewohnern verlassen,

⁶ Vgl. Fr. Techen: Wismar, a. a. O., S. 189 ff.

⁷ Vgl. F. Techen, a. a. O., S. 192, S. 482, Am. 14 u. S. 483, Am. 15.

ja, es wird sogar berichtet, daß innerhalb des Mauerringes Getreide angebaut worden sei. Techen berechnet den Häuserschaden, der in den vier Jahren kaiserlicher Herrschaft entstanden war, auf 172 379 Reichstaler⁸, und man wird wohl nicht zu hoch greifen, wenn man den Gesamtschaden, der Stadt und Bürgern entstanden ist, auf eine halbe Million Reichstaler schätzt, nicht gerechnet den Schaden durch den Ausfall der Schifffahrt.

Mit der Räumung der Stadt durch die kaiserlichen Truppen am 12. Januar 1632 begann für Wismar die Schwedenzeit. Durch den Vertrag von Frankfurt, 29. Februar 1632, zwischen dem König von Schweden und seinen mecklenburgischen Vettern wurden Wismar und Warnemünde mit dem Recht der Erhebung von Zöllen, bei Wahrung der Hoheitsrechte der Herzöge, faktisch an Schweden abgetreten. Eine schwedische Garnison zog in die Stadt. Wenn auch die schwedische Besetzung für die Stadt neue Belastungen mit sich brachte, so kehrten damit doch wenigstens einigermaßen geordnete Zustände zurück. Die Stadt behielt ihre alten Privilegien und damit das Recht, ihre eigenen Angelegenheiten selbst zu ordnen. Zugleich aber hörte die schwedische Blockade des Hafens auf, und die Schifffahrt und der Handel konnten sich wieder rühren, wobei die Zugehörigkeit zum schwedischen Herrschaftsbereich und die Einbeziehung Wismars in die schwedische Wirtschaftspolitik nicht unerhebliche Vorteile brachten.

Der Schwedenzoll, die sogenannte Licent, von dem die Schweden 3½% und die Herzöge von Mecklenburg 1% vom Wert der ein- und ausgeführten Waren erhielten — übrigens bezeichnend für das beiderseitige Kräfteverhältnis — wurde in Wismar und Warnemünde erhoben. Die Licentregister stellen für diese Zeit eine wertvolle handelsstatistische Quelle dar. A. Huhnhäuser hat sie für Warnemünde ausgewertet⁹, während die Wismarer Licentjournale bisher noch nicht bearbeitet worden sind¹⁰. Obwohl sie nur für die Jahre 1636 und 1637 erhalten sind, geben sie doch einen wertvollen Einblick in Handel und Schifffahrt Wismars während des Dreißigjährigen Krieges.

In den Licentjournalen — in Schweinsleder gebundenen Folianten — verzeichnete der Licentschreiber täglich die ein- und auslaufenden Schiffe nach folgendem Muster: „4. April (1636) Jochim Wilken aus der Wismar, kommt

⁸ Techen, a. a. O., S. 194.

⁹ Vgl. Alfred Huhnhäuser: Rostocks Seehandel von 1635—1648, T. 1, Die Schifffahrt, Diss. Rostock, 1913.

¹⁰ Mecklenburgisches Landeshauptarchiv Schwerin. Specialia Civitatum, Wismar, Vol. I b, Lit. A, Fasc. 2. Journal der Fürstl. Mecklbg. Licentkammer zu Wismar de anno 1636—1644.

von Lübeck, will nach der Wismar, seine Schute 10 Last, 2 Ahm Franzwein, 3 Schippfund Stangeneisen, 11 Liespund Flachs“. Neben den Licentjournalen sind noch die Wismarschen Licentrechnungen von 1636 bis 1644 erhalten. Diese verzeichnen nur die Namen der Schiffer, die Licentgebühren entrichteten, und deren Höhe. Nicht ersichtlich sind die Heimortorte der Schiffer, die Abgangs- oder Zielhäfen, die Größe der Schiffe und Art und Menge der Ladung. Da aber die Namen der Schiffer in der Regel mit denen der Licentjournale von 1636/1637 identisch sind, ist der Schluß berechtigt, daß Schiffahrt und Warenverkehr der Jahre 1638 bis 1644 denen der Jahre 1636/1637 gleichen, die in den Licentjournalen genau zu erfassen sind.

Frequenz
des Schiffsverkehrs Wismars
1636 bis 1644

	1636	1637	1638	1639	1640	1641	1642	1643	1644
Januar	—	—	—	6	19	37	24	17	4
Februar	1	—	33	51	—	—	14	—	—
März	30	50	53	131	64	73	52	53	5
April	69	81	87	89	165	91	94	63	3
Mai	90	86	127	133	117	94	78	78	38
Juni	69	102	99	99	93	84	56	56	43
Juli	72	63	119	128	88	66	86	109	18
August	89	119	93	115	103	69	78	67	32
September	102	121	72	143	101	104	103	82	68
Oktober	80	116	66	147	101	104	103	82	68
November	59	61	81	106	40	82	54	53	35
Dezember	10	29	13	38	15	—	11	13	16
	671	828	843	1191	912	793	728	693	302

Das Jahr 1639 bedeutet den Höhepunkt des Schiffsverkehrs im Hafen von Wismar, um danach mit einem steilen Abfall im Jahre 1644 zurückzugehen. Im Verlauf der einzelnen Jahre beginnt die Schiffahrtssaison in der Regel im März und klingt im November ab.

Eine handels- und schiffahrtsstatistische Auswertung der Licentjournale ergibt ein in vielfacher Hinsicht interessantes Bild der Schiffahrt einer kleinen Hansestadt, das zwar nicht ohne weiteres zu verallgemeinern ist, sich aber doch nicht wesentlich von dem anderer Hansestädte unterscheiden haben dürfte. Seit Schäfer und vor allem Rörig und anderen, so Vogel, Beutin, Wätjen, ist die Hanse vornehmlich unter Fernhandelsaspekten gesehen worden. Der „Fernhändler“ bestimmte wirtschaftlich, politisch und

sozial die Hanse oder vielmehr das Bild, das sich die Hanseforschung von ihr machte. Ein Schimmer romantischer Verklärung lag über den wagenden Unternehmungen in fernen Ländern und Märkten und auf fremden Meeren. Wenn auch die Aussagemöglichkeiten eines so gewaltigen schiffahrts- und handelsstatistischen Unternehmens wie der Sundzollregister in ihrer Begrenzung schon früh erkannt wurden¹¹, so haben die Daten der SZR doch nicht wenig die Vorstellungen beeinflußt, die man sich von dem Umfang und der Richtung des hansischen Handelsverkehrs machte. Es dürfte keinem Zweifel unterliegen, daß — mit Ausnahme Hamburgs und Bremens — die Ostseeschiffahrt, d. h. die küstennahe Schiffahrt, für die Hansestädte immer die größere Bedeutung gehabt hat, daß neben den Fernmarktbeziehungen die Nahmarktbeziehungen, neben der „großen“ die „kleine“ Schiffahrt nicht unterschätzt werden darf. Zwar war die Hanse als Ganzes wesentlich auf die Kontore und Privilegien im Ausland gestützt und gegründet; aber die Hansestädte lagen in einem ganzen Netz dichtester und intensivster wirtschaftlicher, politischer und sozialer Beziehungen zu ihrem engeren und weiterem Hinterland. Die Mehrzahl der Fahrergenossenschaften in den Hansestädten bezeichnete schon durch ihre Namen, Schonen-, Bergen-, Riga-, Danzig-, Stockholm-, Gotland- und Nowgorodfahrer, daß das Schwergewicht ihrer Handelsinteressen in der Ostsee lag, und der größere Teil der Schiffe bestand aus kleinen Schiffen für die Ostseefahrt. Um nicht mißverstanden zu werden: es liegt mir fern, aus der bloßen Zahl die Gewichte wirtschaftlicher Bedeutung und Rangfolgen zu verteilen, und wie schon früher angedeutet, wog ein Spanienfahrer von 300 Last 30 kleine Schuten für die Küstenfahrt auf, und der Wert seiner Ladung, die er von einer Fahrt aus Lissabon nach Wismar brachte, war wesentlich höher, als der Wert der Güter, die von 30 kleinen Schiffen in Wismar gelöscht wurden, die aus Nakskov, Göteborg und anderen Häfen kamen. Was hier deutlich gemacht werden soll, ist, daß man aus den handelspolitischen Interessen einer kleinen Großhändlergruppe und deren Richtung nicht ohne weiteres schließen darf, sie seien mit denen der Masse der kleineren Kaufleute identisch gewesen, deren Handelsgewinne zu meist aus Handel- und Schiffahrt mit nähergelegenen Häfen stammten. Man darf mit einiger Sicherheit annehmen, daß ein Großteil der sozialen Spannungen und Kämpfe, die seit der 2. Hälfte des 16. Jahrhunderts verstärkt die Hansestädte erfassen, nicht zuletzt aus diesen Ursachen herrührt.

¹¹ So schon von Schäfer: Die Sundzollisten, HGBll 1908, S. 1—34, besonders aber von Axel E. Christensen: Der handelsgeschichtliche Wert der Sundzoll-Register, HGBll 59, 1943, S. 28 ff.

Die Auswertung der Wismarer Licentjournale bietet bei einem Versuch, sie in ihrer Aussagekraft zu verallgemeinern, eine besondere Schwierigkeit. Sie stammen aus der Periode des Dreißigjährigen Krieges, und vieles spricht dagegen, sie als typisch anzusehen. Sie entstanden in den Jahren der schwedischen Besetzung, und es fragt sich, ob und inwieweit diese besonderen Umstände auf Art, Umfang und Zielrichtung der Wismarer Seeschifffahrt einen Einfluß ausgeübt haben, zumal ein gewisser Bruch mit der vorhergehenden Periode der blühenden Wismarer Spanienfahrt nicht zu übersehen ist, wenn auch deren Abklingen schon lange vorher erkennbar war.

Die militärische Besetzung der Südküste der Ostsee und der wichtigsten Seestädte durch die Schweden — Lübeck ausgenommen — bedeutete faktisch das Ende der habsburgisch-spanischen Ostseepolitik. Wismar schied aus den Plänen der Habsburger aus, die Flottenbasis einer kaiserlichen Seemacht zu sein. Für die Schweden bedeutete Wismar nur einen Außenposten ihrer machtpolitischen und strategischen Konzeption. Man gewinnt aber nicht den Eindruck — ähnliches gilt für Rostock und Stralsund —, als ob die Schweden wesentlich in die innere wirtschaftliche und politische Struktur der von ihnen besetzten Hansestädte eingegriffen hätten. Die wirtschaftlichen Funktionen der Stadt erlitten trotz aller Lasten keine erheblichen Veränderungen, und so darf man das Bild der Wismarer Handelsschifffahrt, wie es die Licentjournale registrieren, mit gewissen Einschränkungen als normal bezeichnen, und wenn Friedrich Teden in seiner „Geschichte der Seestadt Wismar“, die Auffassung vertritt, der Handel habe als Folge des Krieges völlig darnieder gelegen, und von der Klage der Stadt 1633 berichtet, daß in sechs Jahren kein Anker gelichtet worden sei, so sind beides wohl Übertreibungen und stimmen mit den Tatsachen nicht eben überein¹². Zweifellos haben Krieg und Pest seit 1627 in Wismar schweren Schaden angerichtet, ungeheure Kontributionen die Finanzkraft der Stadt erschöpft; aber der Lebenswille der Stadt und seiner Bevölkerung war ungebrochen, und die Quellen lassen keinen anderen Schluß zu, als daß, kaum daß die Verhältnisse sich einigermaßen normalisiert hatten, die Kriegsschäden sehr schnell wieder überwunden wurden. Das manchmal verblüffende Regenerationsvermögen mittelalterlicher Städte ist bekannt¹³, und die Erfahrungen des letzten

¹² Fr. Teden: Wismar, a. a. O., S. 193.

¹³ Vgl. E. Wohlkens: Pest und Ruhr im 16. und 17. Jahrhundert, in: Veröffentlichungen des Niedersächsischen Amtes für Landesplanung und Statistik, hg. v. K. Brüning, Reihe A, Forschungen zur Landes- und Volkskunde II, Volkstum und Kultur (Schriften des Niedersächsischen Heimatbundes e. V., NF., Bd. 26) 1954; G. Heitz: Zur Rolle der kleinen mecklenburgischen Landstädte in der Perio-

Krieges haben, glaube ich, eindeutig bewiesen, wie schwer es ist, eine Stadt substantiell zu vernichten; auch Wismar hat das gezeigt. Als 1595 das Amt der Schiffergesellschaft gegründet wurde, zählte es 55 Brüder, d. h. Schiffer¹⁴: die Licentjournale von 1636 und 1637 weisen 39 Schiffer nach.

Liste der Wismarer Schiffer nach den Licentjournalen
1636/1637

- | | |
|--------------------------|-------------------------|
| 1. Albrechtsen, Albrecht | 21. Nienborch, Michel |
| 2. Dustborn, Jürgen | 22. Petersen, Klaus |
| 3. Goldebagen, Jasper | 23. Prusse, Marten |
| 4. Grabow, Hans | 24. Schonefeldt, Jochim |
| 5. Faget, Hans | 25. Schröder, Gabriel |
| 6. Faget, Oloff | 26. Schulte, Hans |
| 7. Hacker, Jochim | 27. Schulte, Hinrich |
| 8. Heitmann, Hans | 28. Schütte, Jakob |
| 9. Hornemann, Peter | 29. Wacke, Klaus |
| 10. Hünemörder, Hans | 30. Warner, Jürgen |
| 11. Jensen, Jakob | 31. Westendorp, Hinrich |
| 12. Jorke, Karsten | 32. Wilcken, Hans |
| 13. Jungklaus, Jochim | 33. Wilcken, Jochim |
| 14. Kalckhorst, Hans | 34. Wildewater, Klaus |
| 15. Kenkel, Hans | 35. Wintbarch, Jochim |
| 16. Knust, Klaus | 36. Withon, David |
| 17. Lemke, Jochim | 37. Withon, Drewes |
| 18. Lüdeman, Jochim | 38. Withon, Thomas |
| 19. Matzen, Severin | 39. Witte, Hinrich |
| 20. Nienbarch, Hans | |

Das ist, wenn man bedenkt, daß Krieg und Pest zwischen diesen Daten liegen, eine Zahl, die alles andere als einen völligen Rückgang der Seeschiffahrt in Wismar beweist.

Blickt man auf die Liste der Häfen, so fällt auf, daß die Masse der Fahrten sich auf Häfen der westlichen Ostsee konzentriert, auf die der Ostküste Schleswig-Holsteins, Jütlands und der dänischen Inseln, sowie Südwestschwedens; diese Häfen waren schon immer gern von Wismarer Schiffen angelaufen worden. Nur fünf Schiffer fahren 1637 nach Bergen. Die meisten fahren ständig nach Lübeck oder Holstein.

de des Übergangs vom Feudalismus zum Kapitalismus, in: Hansische Studien, a. a. O., S. 109; Heinrich Reincke: Bevölkerungsprobleme der Hansestädte, HGBll 70, 1951, S. 111.

¹⁴ Wismar Stadtarchiv: Tit. X, Nr. 3, Vol. a., Rechnungsbuch des Amtes der Schiffergesellschaft 1595–1641.

Der Schiffsverkehr Wismars nach den Licentjournalen
1636 und 1637

A. Schiffsverkehr von auswärtigen Häfen nach Wismar			B. Schiffsverkehr von Wismar nach auswärtigen Häfen		
von:	1636	1637	1636	1637	nach:
1. Aalborg	—	1	1	4	Aalborg
2. Aarhus	3	10	3	11	Aarhus
3. Amsterdam	1	2	1	1	Amsterdam
4. Apenrade	4	—	5	—	Apenrade
5. Assens	1	—	—	—	Assens
6. Barth	1	—	1	—	Barth
7. Bergen	3	6	4	6	Bergen
8. Blekinge	1	—	—	—	Blekinge
9. Dahme	2	8	2	6	Dahme
10. Dänemark	2	2	5	3	Dänemark
11. Danzig	1	3	1	2	Danzig
12. Eckernförde	16	6	8	4	Eckernförde
13. Enkhuizen	1	—	1	—	Enkhuizen
14. Fehmarn	29	60	29	55	Fehmarn
15. Finnland	—	—	1	—	Finnland
16. Flensburg	9	—	8	4	Flensburg
17. Frimerstorp	—	6	—	—	Frimerstorp
18. Fünen	—	1	—	1	Fünen
19. Gaarz	7	3	2	1	Gaarz
20. Golwitz	—	1	—	1	Golwitz
21. Göteborg	—	—	1	1	Göteborg
22. Gotland	4	5	4	6	Gotland
23. Grassdike	—	1	—	1	Grassdike
24. Gromsö	14	7	12	6	Gromsö
25. Hadersleben	9	2	8	2	Hadersleben
26. Hartzholm	3	4	3	2	Hartzholm
27. Heiligenhafen	—	1	—	—	Heiligenhafen
28. Helsingör	—	1	—	—	Helsingör
29. Holstein	42	49	—	—	Holstein
30. Kalmar	1	—	35	50	Kalmar
31. Kallsundt	—	2	1	—	Kallsundt
32. Kalundborg	—	3	—	3	Kalundborg
33. Kiel	9	7	—	1	Kiel
34. Klütz	—	1	9	4	Klütz
35. Kolding	3	2	—	1	Kolding
36. Kopenhagen	5	1	3	2	Kopenhagen
37. Langelandt	6	12	4	2	Langelandt
38. Lübeck	76	91	7	13	Lübeck
			110	153	

A. Schiffsverkehr von auswärtigen
Häfen nach WismarB. Schiffsverkehr von Wismar
nach auswärtigen Häfen

von:	1636	1637	1636	1637	nach:
39. Maribu	1	—	—	—	Maribu
40. Marstrand	1	—	1	1	Marstrand
41. Nakskov	2	5	3	6	Nakskov
42. Neustadt in Holstein	12	8	9	7	Neustadt
43. Norköping	2	1	2	—	Norköping
44. Norwegen	2	1	—	1	Norwegen
45. Nyborg	3	1	2	—	Nyborg
46. Nyköping	—	—	1	—	Nyköping
47. Pepelow	2	10	—	9	Pepelow
48. Poel	35	61	6	16	Poel
49. Riga	1	1	2	—	Riga
50. Rostock	2	1	4	4	Rostock
51. Rundeby	2	4	2	4	Rundeby
52. Samsö	2	7	2	7	Samsö
53. Seby	—	—	—	1	Seby
54. Seeland	—	1	—	1	Seeland
55. Schweden	1	—	—	—	Schweden
56. Skagen	2	1	1	1	Skagen
57. Svendborg	1	1	1	2	Svendborg
58. Sonderburg	13	20	15	19	Sonderburg
59. Stettin	—	1	—	2	Stettin
60. Stralsund	5	10	2	8	Stralsund
61. Tondern	—	—	—	1	Tondern
62. Travemünde	1	2	3	—	Travemünde
63. Varberg	1	1	—	1	Varberg
64. Warnemünde	2	4	1	4	Warnemünde
65. Wordingborg	1	1	1	1	Wordingborg
66. Wustrow	2	1	—	1	Wustrow
67. Ystad	2	3	1	3	Ystad

Bemerkenswert gering sind die Verbindungen Wismars mit seinen östlichen Nachbarstädten Rostock und Stralsund. Wenn wir von den wenigen Fahrten Wismarer Schiffer nach Danzig, Gotland, Riga und Bergen absehen, war die Wismarer Schiffahrt in den Jahren zwischen 1636 und 1644 eine ausgesprochene Kleinschiffahrt, die sich vornehmlich auf Lübeck und Holstein orientierte, wobei die Verbindung mit Lübeck bei weitem die wichtigste war. Dementsprechend waren die Schiffe Wismars durchweg sehr klein, in

der Größenordnung von 1 Last bis 42 Last¹⁵. Das Licentjournal verzeichnet 1636 42 Wismarer Schiffe, die meistens unter 10 Last Tragfähigkeit hatten, entweder Schuten oder Boote. Insgesamt betrug die Tragfähigkeit der Wismarer Handelsflotte schätzungsweise 375 Lasten. Das ist nur etwa $\frac{1}{5}$ der Tragfähigkeit der Wismarer Flotte gegen Ende des 16. Jahrhunderts, die Vogel mit 1920 Last berechnet bei ungefähr der gleichen Anzahl von Schiffen¹⁶. Und vergleichen wir dazu noch die Nachricht, daß 1599 September 3 gleichzeitig 7 Wismarer Spanienfahrer mit rd. 1500 Tonnen Salz aus Setubal nach Wismar heimkehrten, so wird der Unterschied in der Lage der Wismarer Schifffahrt während des Dreißigjährigen Krieges zu der Blütezeit der Wismarer Spanienfahrt einige Jahrzehnte früher noch deutlicher. Immerhin darf bei diesem Vergleich aber nicht außer acht gelassen werden, daß zwar die Schiffe der Spanienfahrt um ein Vielfaches größer waren, aber dafür auch in der Regel nur eine Fahrt im Jahr machten, während die wesentlich kleineren Schiffe auf den relativ kurzen Strecken der Ostseerouten je nach dem Zielhafen bis zu 12 Fahrten machten. Der Wismarer Schiffer Jürgen Dustborn fuhr 1637 nach Bergen, Gotland und zweimal nach Holstein; Marten Prusse, der ein Schiff von 30 Last hatte, fuhr 1637 nach Bergen, zweimal nach Gotland und zweimal nach Holstein; Jochim Köhler fuhr 1637 zwölfmal nach Lübeck, Jochim Hacker elfmal usw. Viele Fahrten mit kleineren Schiffen brachten unter Umständen ebensoviel Gewinn wie eine Fernfahrt mit einem größeren Schiff¹⁷.

Insgesamt gesehen scheint alles daraufhin zu deuten, daß sich in den ersten Jahrzehnten des 17. Jahrhunderts in der Schifffahrt der Hansestädte der Ostsee eine sehr bedeutsame Veränderung vollzogen hat, deren Ursachen im einzelnen noch nicht klar zu erkennen sind, deren Symptome aber auf der Hand liegen. Wenn wir von Lübeck absehen, das auch in dieser Periode seine besondere Stellung innerhalb der Schifffahrt noch aufrecht erhält, so ist doch ein allgemeiner Rückgang der Fernfahrten nach Westeuropa aus der Ostsee zu beobachten. Die hansische Schifffahrt, wenn wir noch den Begriff „hansisch“ gebrauchen wollen, zieht sich wieder auf das Meer zurück, von dem sie einst ihren Ausgang genommen hatte, und konzentriert sich auf die

¹⁵ Auf die durchschnittlich sehr geringe Größe der Masse der Schiffe in den hansischen Ostseestädten machte auch A. von Brandt aufmerksam. Vgl. A. v. Brandt: Seehandel zwischen Schweden und Lübeck gegen Ende des 17. Jahrhunderts, in: Scandia, Tidskrift för Historisk Forskning. Utgiven av Lauritz Weibull, Bd. VIII, 1947, S. 33 ff., bes. S. 44.

¹⁶ Vgl. W. Vogel: Europäische Handelsflotten, a. a. O., S. 294 ff.

¹⁷ 1637 wurden in Wismar über 5000 Last Waren gelöscht.

Ostseefahrt. Damit treten die Nahmarktbeziehungen und die „kleine“ Schiffahrt, die lange im Schatten — auch in der Forschung — der Fernmarktbeziehungen und der „großen“ Schiffahrt gestanden haben, in den Vordergrund, was sicher auch zwangsläufig zu einer Verengung des Horizonts der städtischen Politik beigetragen hat. Die Ursachen für diesen Wandel scheinen weniger in den Wirkungen und Folgeerscheinungen des Dreißigjährigen Krieges zu liegen, als vielmehr darin, daß einerseits die Holländer und Engländer den Import westeuropäischer und kolonialer Waren übernahmen und daß andererseits der Aufstieg Hamburgs zum internationalen Welthafen und Markt sich auch auf die Ostsee auszuwirken begann. Der bekannte Wandel im Verhältnis Hamburg—Lübeck in der Späthansezeit, der das alte Verhältnis Hamburgs als Nordseehafen Lübecks in sein Gegenteil verkehrte, führte immer mehr dazu, daß Hamburg einen großen Teil des Handels- und Geschäftsverkehrs zwischen den Hansestädten der Ostsee und den westeuropäischen Handelspartnern an sich zog. Es war vorteilhafter für den Kaufmann aus Lübeck, Wismar, Rostock und Stralsund, sich die gewünschten Waren, sofern es sich nicht um Massengüter handelte, von seinen Hamburger Geschäftsfreunden verschaffen oder vermitteln zu lassen, als selbst Schiffe mit Kosten und Risiko auszurüsten. Wie später noch zu zeigen sein wird, fällt es auf, daß Lübeck vielfach nur noch als Zwischenstation, beispielsweise zwischen Stralsund und Hamburg fungierte, eine Erscheinung, die sich zwanglos in den schon von v. Brandt bemerkten Übergang von Proper- zum Kommissionshandel Lübecker Kaulleute einreihet⁴⁸. Trotzdem aber verliehen Kapitalkraft, kaufmännische Erfahrung, eingespielte Geschäftsverbindungen, Kredit und eine immer noch respektable Eigenschiffahrt über die Ostsee hinaus Lübeck nach wie vor eine führende Stellung als zentraler Markt des Ostseeraums. Das wird besonders deutlich an der Richtung der Wismarer Eigenschiffahrt. Die Licentjournale 1636/1637 zeigen, daß Lübeck bei weitem an der Spitze als Ziel- und Abgangshafen steht, dann folgen Holstein und in dritter Linie Häfen in Dänemark und Schweden. Auffällig ist der Rückgang der Bergenfahrt — eine der alten traditionellen Routen der Wismarer Eigenschiffahrt — und der Fahrten nach Riga, Gotland und Danzig. Ein Blick auf die Art der aus Lübeck importierten Waren zeigt die Ursachen dieser Erscheinung. Wismar bezieht über Lübeck Lüneburger und spanisches Salz; Butter und Eisen aus Schweden; Flachs, Hanf und Leinsamen aus den baltischen Ländern; flämischen und schonenschen Hering; Berger Dorsch, Rotscher, Spurten; französische und spanische Weine, Rosinen, Pflaumen,

⁴⁸ Vgl. A. v. Brandt: Seehandel zwischen Schweden und Lübeck, a. a. O., S. 37.

Feigen, Korinthen, Öl, Alaun, Tabak; Leder, Häute, Felle; Fleisch, Speck, Käse, Talg, Teer, Tran, Grütze, Steinkohlen, Seife, holsteinisches Glas und anderes. Lübeck war also nach wie vor das zentrale Warenlager, der internationale Marktplatz für Produkte aus aller Herren Ländern, eine Drehscheibe des Handels- und Warenverkehrs im Ostseeraum. In Lübeck konnte man alles bekommen; Lübeck versorgte das engere und weitere Hinterland mit Waren des Bedarfs, wie andererseits Wismar wieder gleichsam als Unterverteiler Lübecker Waren wirkte. Sehr bezeichnend ist die überragende Rolle des Lüneburger Salzes. Um die Jahrhundertwende hatte Wismar selbst gewaltige Mengen spanischen Salzes aus Setubal importiert: nun spielte das spanische Salz kaum noch eine Rolle. 1636 bezog Wismar etwa 132 Gewichtstonnen Lüneburger Salz aus Lübeck, denen 3 Tonnen spanischen Salzes gegenüberstehen.

Hinter Lübeck rangierte Holstein an zweiter Stelle in der Wismarer Eigenschiffahrt. Die Tatsache, daß häufig kein Hafen benannt wird, läßt darauf schließen, daß in der Regel kleine Küstenplätze und -dörfer angelaufen wurden. Die Masse der aus Schleswig-Holstein nach Wismar beförderten Waren bestand aus Holz: Buchen- und Ellernholz, das als Kurzholz oder Langholz bezeichnet wurde. 1636 wurden rund 1600 Faden Holz, das sind etwa 4600 cbm, in Wismar eingeführt. Das deutet darauf hin, daß — neben der Verwendung als Brennholz für die Bierbrauerei und zur Herstellung von Bier-tonnen — die Bautätigkeit zugenommen haben muß. Es hat den Anschein, als ob Wismar daranging, die Schäden des Krieges zu beseitigen. Sehr viel Holz kam von der Insel Fehmarn nach Wismar. Der überaus starke Anteil von Fehmarnern Bauernschiffen am Schiffsverkehr ist besonders auffällig. Im Licentjournal von 1637 werden 33 Namen von Fehmarnern Schiffen verzeichnet, die fast nur Holz brachten. Es ist offensichtlich, daß es sich hierbei um Bauernschiffahrt gehandelt haben muß, wie überhaupt der Anteil von Schleswig-Holsteinern und Dänen, vereinzelt auch Norwegern und Schweden, an der Frequenz des Hafenverkehrs sehr stark ist. Das Licentjournal von 1636 verzeichnet die Namen von 101 Schiffen aus 32 Häfen.

Dem sehr intensiven Schiffsverkehr mit Lübeck, Schleswig-Holstein und Dänemark steht ein bemerkenswert geringer Warenhandel und Schiffsverkehr mit Rostock, Stralsund, Greifswald und Stettin gegenüber. Die Ursachen scheinen darin zu liegen, daß Wismars Schwesterstädte im Grunde genommen die gleichen Produkte: Bier, Malz, Getreide exportierten wie Wismar, also kaum Handelsbeziehungen untereinander hatten. Man darf überzeugt sein, daß wir es hier mit Erscheinungen zu tun haben, die solange da waren, als es die Hanse gab. Vielleicht liegt hier eine der entscheidenden Ursachen für

den geringen Zusammenhalt der Hansestädte. Das, was die Kaufleute und Städte der Hanse in der Hauptsache verband, waren die gemeinsamen Privilegien, die gemeinsamen Wirtschaftsinteressen im Ausland. Diese gemeinsamen Handels- und Schifffahrtsbelange wurden in den Kontoren zusammengefaßt. Zwischen den einzelnen Städten selbst bestanden nur geringe direkte, auf den Austausch von Produkten gerichtete Handelsbeziehungen. Die vertikalen Richtungen des hansischen Handels, die die Waren unmittelbar vom Produktionsgebiet über den Handel und die Schifffahrt der Seestädte in das Konsumtionsgebiet des Auslandes leiteten, waren wesentlich stärker ausgebildet als die horizontalen Verbindungen Hansestadt—Hansestadt. Damit soll natürlich nicht gesagt werden, daß es nicht auch zwischen den Hansestädten und den Kaufleuten vielfache geschäftliche, politische, soziale und verwandtschaftliche Beziehungen gegeben hat; aber die Schwäche der ökonomischen Stellung der Hanse bestand nicht nur darin, daß ihr — wenn wir von der wichtigen Bierbrauerei absehen — eine eigene produktive Grundlage fehlte, sondern daß die eine Hansestadt nicht Markt und Absatzgebiet der anderen war. Beziehungen bestanden, aber lebenswichtige Interessen nur im Ausland; waren die beschnitten oder beseitigt, blieb von der Substanz der Hansestädte nur noch ein Nebeneinander, kein Miteinander! Die Hanse glich einem Bündel von Interessen, zusammengehalten von gemeinsamen Handelsbelangen im Ausland. War dieses Band zerschnitten, aus welchen Gründen auch immer, dann fielen die Interessen auseinander, lagen neben- und durcheinander. Zusammen, geeinigt waren die Städte stark: auseinandergefallen konnte die Nachbarschaft der Lage nicht verhindern, daß sie einzeln zerbrochen wurden.

Wenden wir uns nun dem Export aus Wismar zu, so machen wir in mehrfacher Hinsicht überraschende Feststellungen. Die eine besteht darin, daß von 1636 bis 1643 nach wie vor die traditionellen Wismarer Exportgüter: Bier, Getreide und Malz, Mehl und Brot exportiert worden sind, das ausschließlich aus dem mecklenburgischen Hinterland stammte. 1636 wurden ausgeführt: 200 Last 55 Drömt Roggen, $42\frac{1}{2}$ Last 12 Drömt 10 Tonnen Weizen, $36\frac{1}{4}$ Last Gerste, 73 Last 71 Tonnen Mehl, 1 Last 30 Tonnen Brot, 5 Last Erbsen. 1636 wären also in etwa 740 Gewichtstonnen, 1637 rund 950 Gewichtstonnen Getreide und Getreideprodukte aus Wismar ausgeführt worden. 1636 wurden aus Wismar exportiert 177 Last 252 Tonnen 166 Fässer Bier und 26 Tonnen Met. Das bedeutet, daß Mecklenburg selbst in den Nöten des Krieges ein Getreideexportland blieb. Bemerkenswert dabei ist, daß das Getreide überwiegend in kleineren Mengen die Torakzise passierte, d. h. mit einiger Sicherheit bäuerlichen Ursprungs war. Die alte

Tradition der bäuerlichen Schifffahrt, die so oft Gegenstand des Ärgernisses der mecklenburgischen Hansestädte gewesen war, dauerte ungebrochen fort.

Vielleicht ist die Tatsache, daß die Bauern der Wismärer Bucht: aus Poel, Gaarz, Wustrow, Pepelow, Frimstorf, von Fehmarn und zahlreichen, nicht genannten Holsteiner Küstenplätzen, wie Dahme, Getreide, Kohl und Holz verschiffen, geeignet, einiges Licht auf den in letzter Zeit so heftig diskutierten Prozeß der „zweiten Leibeigenschaft“ zu werfen¹⁹. Es soll hier nicht die ganze Problematik erörtert werden; aber es scheint doch mit einiger Sicherheit festzustehen — die hier dargelegten Quellen dürften es bestätigen —, daß der Beginn der zweiten Leibeigenschaft, d. h. die Trennung des bäuerlichen Produzenten von seinen Produktionsmitteln und der Verfügungsgewalt über seine Arbeitskraft und seine Produkte zeitlich nicht zu früh angesetzt werden darf. Mir scheint, daß die juristische und gesetzgeberische Fixierung des Leibeigenenstatuts der Bauern nicht mit dem Problem verwechselt werden darf, wann es effektiv den feudalen Grundherren gelungen ist, die Bauern in die Leibeigenschaft zu zwingen. In der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts setzten diese Bemühungen ein; aber von einem wirksamen, allgemeinen Erfolg kann wohl vor dem Dreißigjährigen Krieg nicht gesprochen werden. Der gerade seit der Mitte des 16. Jahrhunderts zeitweise sehr energisch geführte Kampf der beiden mecklenburgischen Hansestädte gegen die „Klipphäfen“, gegen die Verschiffung von Getreide des Adels und der Bauern aus „unge-
wohnten Häfen“ unter Umgehung des Stapelrechts der Hansestädte zeigt eine bemerkenswerte Belebung der Eigenschifffahrt des Adels und der Bauern²⁰. Das war nichts zuletzt eine Folge des immer mehr zurückgehenden politischen Einflusses der Hansestädte, die nicht mehr imstande waren, eine der wesentlichsten Grundlagen ihrer wirtschaftlichen Macht, das Stapelrecht, erfolgreich zu verteidigen. Vor dem Dreißigjährigen Krieg und auch noch während des Krieges konnte der Bauer also noch über seine Produkte verfügen; der Prozeß des „Bauernlegens“ hatte zwar schon seinen Anfang genommen, war aber durchaus noch nicht allgemein geworden. Der bäuerliche Klassenkampf,

¹⁹ Zum Problem der „zweiten Leibeigenschaft“ vgl. den Literaturbericht von G. Heitz: Die Erforschung der Agrargeschichte des Feudalismus in der DDR (1945 bis 1960), ZfG, Sonderheft, VIII. Jg. 1960. Historische Forschungen in der DDR — Analysen und Berichte, S. 116 ff.

²⁰ Vgl. K. Koppmann: Zur Geschichte der mecklenburgischen Klipphäfen, HGBll, 1885 (1886), S. 103 ff.; siehe auch H. Kellenbenz: Die unternehmerische Betätigung der verschiedenen Stände während des Überganges zur Neuzeit, VSWG 44, 1957, S. 1 ff., bes. S. 9 ff.

die wechselnden politisch-militärischen Machtverhältnisse und der Mangel an Arbeitskräften verhinderten eine durchgreifende Verknechtung der Bauern. Erst nach dem Dreißigjährigen Krieg setzte diese Entwicklung in vollem Umfang ein.

Was die Ausfuhr betrifft, sind besonders auffällig die zahlreichen Kohlfahrten von der Insel Poel. Das Licentjournal von 1637 verzeichnet von Juli 4 bis Dezember 24 insgesamt 115 Fahrten. Insgesamt wurden 1637 aus Poel 4523 Schock Kohl exportiert, das entspräche etwa einer Menge von etwa 2500 Dezitonnen. Der Kohl muß auf der Insel Poel fast als Monokultur, ausschließlich für den Export bestimmt, angebaut worden sein und kann als ein Beispiel für eine durchaus rationelle, modern anmutende Anbauplanung gelten²¹. Die Masse des Kohlexports ging nach Lübeck, sonst auch noch nach Flensburg, Fehmarn, Kiel, Kopenhagen, Sonderburg, Kalundborg, Haderleben, auch gelegentlich nach Rostock und Stralsund.

So befand sich Wismars Schiffahrt und Seehandel auch während des Dreißigjährigen Krieges wenn auch nicht in einem blühenden, so zumindest doch erträglichen Zustand. Erst die letzten Kriegsjahre — deutlich spürbar seit 1643 — brachten einen Niedergang, über den aus Mangel an Quellenmaterial im einzelnen wenig bekannt ist. Der Westfälische Friede 1648 brachte eine Bestätigung der bereits seit 1628 bestehenden Herrschaftsverhältnisse. Stadt und Hafen Wismar mit den Ämtern Poel und Neukloster wurden als kaiserliches Reichslehen der Krone Schwedens unterstellt²², mit dem Recht, Wismar zu befestigen und als Flottenstützpunkt zu benutzen. Die Stadt Wismar sollte aber im ungeschmälernten Besitz ihrer Privilegien bleiben und im Handel und Verkehr unter dem Schutz und der Förderung der Krone Schwedens stehen. Wismar war damit de facto aus dem Nationalverband herausgelöst und in den schwedischen Machtbereich eingegliedert worden. Für den Handel und die Schiffahrt Wismars ergaben sich daraus in den folgenden Jahrzehnten nicht unbeträchtliche Vergünstigungen. Es gelangte 1652 und 1653 in den Genuß schwedischer Zoll- und Handelsprivilegien im gesamten schwedischen Herrschaftsbereich in der Ostsee. Seit 1654 läßt sich feststellen, daß wismarsche Schiffe stärker am Handel mit schwedischen Häfen: Stockholm, Riga, Norköping, Weterwik u. a. beteiligt sind. Auch die Fahrt nach Portugal und Spanien beginnt sich wieder zu beleben, trotz der Seekriege zwischen England und den holländischen Niederlanden.

²¹ Vgl. Gertrud Schröder-Lembke: Die Entwicklung der bäuerlichen Verhältnisse auf der Insel Poel vom 12. Jahrhundert bis 1803, Diss. Rostock 1935, S. 102/103.

²² Vgl. Fr. Techen, Wismar, S. 205 ff.

Fahrten mecklenburgischer Bauernschiffer 1637

1.	27. 6.	Jochim Satow aus Poel	fährt von Poel	nach Lübeck	mit 1 Last 3 Drömt Roggen
2.	4. 7.	Jochim Jungeklous aus Wismar	fährt von Gaarz	nach Lübeck	mit 4 Last Roggen (des Herzoges von Mecklenburg)
3.	16. 8.	Jochim Satow aus Poel	fährt von Poel	nach Lübeck	mit 1 Schock Kohl
4.	26. 8.	Klaus Kruse aus Poel	fährt von Poel	nach Lübeck	mit 16 Schock Kohl
5.	26. 8.	Karsten Barnit aus Poel	fährt von Poel	nach Lübeck	mit 13 Schock Kohl
6.	26. 8.	Erdmann Winter aus Gaarz	fährt von Gaarz	nach Lübeck	mit 1½ Last Gerste, ½ Last Roggen
7.	29. 8.	Klaus Wilcken aus Poel	fährt von Poel	nach Lübeck	mit 30 Schock Kohl
8.	10. 9.	Michel Nienstorp aus Poel	fährt von Poel	nach Lübeck	mit 12 Schock Kohl
9.	10. 9.	Jochim Satow aus Poel	fährt von Poel	nach Lübeck	mit 12 Schock Kohl
10.	26. 8.	Jasper Pardelberch aus Poel	fährt von Poel	nach Lübeck	mit 5 Last Gerste
11.	14. 9.	Klaus Wesenberch aus Gaarz	fährt von Gaarz	nach Lübeck	mit 4½ Last Gerste, ½ Last Roggen
12.	14. 9.	Heinrich Kröger aus Gaarz	fährt von Gaarz	nach Lübeck	mit 3½ Last Roggen
13.	18. 9.	Jochim Schröder aus Pepelow	fährt von Pepelow	nach Lübeck	1 Last Roggen, 6 Tonnen Äpfel
14.	10. 10.	Jochim Satow aus Poel	fährt von Poel	nach Lübeck	mit 32 Schock Kohl
15.	24. 10.	Jochim Schröder aus Pepelow	fährt von Pepelow	nach Lübeck	1¾ Last Gerste
16.	1. 11.	Heinrich Preen aus Poel	fährt von Poel	nach Lübeck	mit 30 Schock Kohl
17.	8. 11.	Klaus Wilken aus Frenstorp	fährt von Poel	nach Lübeck	mit 46 Schock Kohl
18.	19. 11.	Jürgen Kruse aus Poel	fährt von Poel	nach Lübeck	mit 32 Schock Kohl
19.	17. 12.	Jürgen Westenburg aus Wustrow	fährt von Wustrow	nach Lübeck	mit 2½ Last Roggen, 1½ Last Gerste

Fahrten mecklenburgischer Bauernschiffer 1637

1.	13.	3.	Erdmann Winter aus Pepelow	fährt von Pepelow	nach Lübeck	mit 2½ Last Gerste
2.	13.	3.	Jochim Lüdemann aus Wismar	fährt von Pepelow	nach Lübeck	mit 4 Last Gerste, 6 Last Roggen
3.	20.	3.	Klaus Wesenberch aus Wustrow	fährt	nach Lübeck	mit 2 Last Gerste, 3 Last Roggen, 1 Last Erbsen
4.	8.	4.	Heinrich Klünder aus Pepelow	fährt von Pepelow	nach Lübeck	mit 2 Last Gerste
5.	8.	5.	Heinrich Burmeister aus Gaarz	fährt von Gaarz	nach Lübeck	mit 5 Last Roggen
6.	8.	8.	Klaus Kruse aus Poel	fährt von Poel	nach Lübeck	mit 16 Schock Kohl
7.	9.	8.	Jasper Perlbach aus Poel	fährt von Poel	nach Lübeck	mit 50 Schock Kohl
8.	14.	8.	Asmus Lemke aus Poel	fährt von Poel	nach Lübeck	mit 30 Schock Kohl
9.	14.	8.	Klaus Wilcken aus Frimstorp	fährt von Frimstorp	nach Lübeck	mit 2 Last Roggen
10.	26.	8.	Jasper Pardelbach aus Poel	fährt von Poel	nach Lübeck	mit 30 Schock Kohl
11.	26.	8.	Klaus Kruse aus Poel	fährt von Poel	nach Lübeck	mit 16 Schock Kohl
12.	30.	8.	Asmus Lemke aus Poel	fährt von Poel	nach Lübeck	mit 15 Schock Kohl
13.	9.	9.	Jochim Schröder aus Pepelow	fährt von Pepelow	nach Lübeck	mit 1½ Last Roggen, ½ Last Gerste
14.	11.	9.	Klaus Wilcken aus Frimstorp	fährt von Frimstorp	nach Lübeck	mit 40 Schock Kohl
15.	14.	9.	Erdmann Winter aus Gaarz	fährt von Gaarz	nach Lübeck	mit 1 Last Roggen, 1½ Last Gerste
16.	15.	9.	Jochim Satow aus Poel	fährt von Poel	nach Lübeck	mit 14 Schock Kohl
17.	18.	9.	Asmus Lemke aus Poel	fährt von Poel	nach Lübeck	mit 25 Schock Kohl
18.	2.	10.	Jochim Satow aus Poel	fährt von Poel	nach Lübeck	mit 16 Schock Kohl
19.	8.	10.	Karsten Barnit aus Poel	fährt von Poel	nach Lübeck	mit 12 Schock Kohl
20.	10.	10.	Asmus Lemke aus Poel	fährt von Poel	nach Lübeck	mit ½ Last Gerste, 2 Schock Kohl
21.	15.	10.	Jochim Satow aus Poel	fährt von Poel	nach Lübeck	mit ½ Last Gerste, 10 Schock Kohl
22.	16.	10.	Klaus Wilcken aus Frimstorp	fährt von Frimstorp	nach Lübeck	mit 50 Schock Kohl
23.	16.	10.	Asmus Lemke aus Poel	fährt von Poel	nach Lübeck	mit 48 Schock Kohl

Fahrten mecklenburgischer Bauernschiffer 1637

24.	27. 10.	Jasper Perdelbach aus Poel	fährt von Poel	nach Lübeck	mit 50 Schock Kohl
25.	1. 11.	Jochim Satow aus Poel	fährt von Poel	nach Lübeck	mit 10 Schock Kohl, 1/4 Last Roggen
26.	4. 11.	Erdmann Winter aus Pepelow	fährt von Pepelow	nach Lübeck	mit 2 1/2 Last Roggen
27.	5. 11.	Hans Winter aus Poel	fährt von Poel	nach Lübeck	mit 40 Schock Kohl
28.	6. 11.	Jochim Schröder aus Pepelow	fährt von Pepelow	nach Lübeck	mit 1 Last Roggen, 1/2 Last Gerste, 1 Drömt Hafer
29.	29. 11.	Jakob Westphal aus Poel	fährt von Poel	nach Lübeck	mit 29 Schock Kohl
30.	20. 12.	Erdmann Winter aus Gaarz	fährt von Gaarz	nach Lübeck	mit 1 Last Roggen, 1/2 Last Gerste

1652 kehren wieder 2 Spanienfahrer nach Wismar zurück²³. Jetzt genoß Wismar auch im Ausland den Schutz der Krone Schwedens, einen Schutz, den die hansische Spanienfahrt in ihrer Blütezeit vom Heiligen Römischen Reich niemals besessen hatte²⁴. Vier Schiffer sind namentlich bekannt als Spanienfahrer: Klaus Molte, Johann Grube, Sievert Godemann und Rotgert Baltzmeier. Mit welcher Zähigkeit die Schiffahrt nach Westeuropa betrieben wurde — auch die Frankreichfahrt nahm einen beträchtlichen Aufschwung — zeigt das Beispiel Klaus Moltes, der mit seinem Schiff „Der Friede“ drei Jahre hintereinander von englischen Ausliegern aufgebracht wurde (1652 Oktober 10 zu Dover, 1653 Oktober 29 zu London, 1654 Mitte Februar zu Plymouth). Auch Sievert Godemanns Schiff wurde mehrfach von englischen Kapern genommen (1652 Oktober 18 zu Dover, 1653 Dezember 8 Isle of Wight)²⁵.

Eine Zeitlang scheint die schwedische Regierung, im wesentlichen gewiß der schwedische Kanzler Axel Oxenstierna, ernsthaft das Projekt erwogen zu haben, Wismar zum zentralen Stapelplatz und zur Niederlage für die Durchfuhr von Waren aus den baltische Provinzen, besonders aus Riga, in die Stifter Hildesheim, Braunschweig und Magdeburg zu machen und Rheinwein über Wismar nach Schweden auszuführen²⁶. Aber erst seit 1662/1663 wurde dieser Plan, erweitert und auf das ganze schwedische Reich ausgedehnt, in die Wirklichkeit umgesetzt. Unter dem Einfluß der fördernden Maßnahmen der schwedischen Wirtschaftspolitik²⁷ erlebte Wismars Handel und Schiffahrt in der 2. Hälfte des 17. Jahrhunderts eine Nachblüte. Alle Kriegsschäden waren überwunden; der Wohlstand seiner Bürger hob sich, und die Stadt nahm an Bevölkerung zu. Berichte aus der 2. Hälfte des 17. Jahrhunderts schildern die Stadt als „schön und reinlich gebaut mit schönem Volk, breiten Gassen, feinen Steinhäusern und guten Zimmern“.

²³ Wismar, Stadtarchiv: Tit. X, Nr. 1, Vol. 3 c, 1652 Dezember 3.

²⁴ Im Jahre 1656 wurde zwischen dem König von Schweden und dem Lordprotektor von England ein Vertrag geschlossen, der den Schutz und eventuellen Schadenersatz für alle schwedischen Untertanen vorsah; die im Seekrieg zwischen England und den Generalstaaten Schaden erlitten hatten. Vgl. Wismar, Stadtarchiv, Tit. X, Nr. 1, Vol. 3 a, 1656 Dezember 20.

²⁵ Ebenda.

²⁶ Vgl. Wismar Stadtarchiv: Tit. X, Nr. 1, Vol. 3 a, Handel und Schiffahrt 1652 bis 1679, Plan eines Handels der Städte Mageburg und Hildesheim über Wismar nach Rußland, Livland und Norwegen in den Jahren 1652/1653; vgl. Fr. Techen, a. a. O., S. 210.

²⁷ Vgl. dafür grundlegend: Eli F. Heckscher: Sveriges Ekonomiska Historia fran Gustav Vasa, 1. Teil, Bd. 1 und 2, Stockholm 1935.

1669 besaß die Stadt 43 Schiffe von 2038 Last, darunter ein Schiff von 180, zwei Schiffe von 120 und 10 Schiffe zwischen 70 und 90 Last; gleichzeitig waren vier Schiffe von 310 Last im Bau begriffen. 1673 zählte die Wismarer Flotte 45 Schiffe mit 2586 Last. 1690 behauptete der Wismarer Schiffszimmermeister Bernd Albrecht, er habe in den letzten dreißig Jahren 20 Kapitalschiffe gebaut²⁸. Die Blüte der Wismarer Schifffahrt wurde allerdings durch die Belagerung und Eroberung Wismars 1675 durch die Dänen und die dänische Besetzung bis 1680 empfindlich beeinträchtigt. Die Zahl der Schiffe ging zurück und betrug 1697 nur noch 29. Hatte Wismar durchaus die Vorteile genossen, die aus seiner Zugehörigkeit zur schwedischen Herrschaft entstanden, so wurde es doch auch in die wechselhaften Fälle seiner Großmachtpolitik hineingezogen. Die Abschnürung von seinem mecklenburgischen Hinterland machte sich auf die Dauer doch lästig bemerkbar, besonders für das Braugewerbe, das das ganze engere und weitere Hinterland mit Bier versorgt hatte. Auch die Handwerker hatten nicht wenig Gelegenheit zur Klage über mangelnden Absatz, da sie viel stärker als der Kaufmann auf Beschäftigung und Absatz in der engeren Umgegend Wismars angewiesen waren. Immerhin, so ganz ohne Handelsbeziehungen scheint Wismar mit seinem engeren und weiteren Hinterland trotzdem nicht gewesen zu sein. Zwei zufällig erhaltene Kladden eines unbekanntem Wismarer Krämers aus den Jahren 1749 und 1751 von der Leipziger Jubilate-Messe zeigen Geschäfte mit Nürnberger, Leipziger, Chemnitzer und Naumburger Kaufleuten²⁹.

Während des Dreißigjährigen Krieges sind Wismars Fäden mit der Hanse endgültig zerrissen. Bis zum Jahre 1628 war es noch auf den meisten Hansetagen anwesend gewesen. Seitdem gab es faktisch keine Hanse mehr, das heißt keine Gemeinschaft der Interessen mehr, die ein engeres Verhältnis untereinander hätten begründen können. Der Dreißigjährige Krieg zog den Schlußstrich unter die hansische Interessengemeinschaft. Trotz der Bemühungen des Lübecker Syndikus David Gloxin auf den Verhandlungen zu Münster und Osnabrück, die Hanse in den Friedensvertrag mit aufnehmen zu lassen und ihr damit völkerrechtliche Anerkennung zu verschaffen, ist dieses Vorhaben nicht geglückt. Nach dem Kriege erlebte Wismar zwar noch einmal eine vorübergehende Blüte, aber nicht mehr als Hansestadt, sondern als See- und Handelsstadt unter schwedischer Hoheit.

²⁸ Wismar Stadtarchiv Schiffzimmerleute IX, 1690 Februar 18.

²⁹ Wismar Stadtarchiv „Anno 1749 Ein Kauffbuch von der Leipziger Jubilate-Meße“.

DRITTES KAPITEL

Handel und Seeschifffahrt Rostocks in der späteren Hansezeit

Rostock, nach Lübeck eine der ältesten und größten Hansestädte an der Südküste der Ostsee, hat innerhalb des hansischen Schifffahrts- und Handelssystems im Ostseeraum immer eine bedeutende Rolle gespielt. Früh schon haben seine Kaufleute und Schiffer die Heringsgründe und Märkte von Skanör und Falsterbo in Schonen besucht, und vor allen Hansestädten hat Rostock im Handel mit Norwegen in der Wiek, im Oslofjord und in Bergen, eine führende Stellung behauptet¹. Man kann wohl sagen, daß keine der Hansestädte — Lübeck ausgenommen — eine so dauerhafte und enge wirtschaftliche und handelspolitische Bindung zum skandinavischen Norden besessen hat wie Rostock. Viele Umstände haben dazu beigetragen, um diese vielschichtigen Beziehungen Rostocks zu den nordischen Ländern auszubauen und zu befestigen. Nicht zuletzt war es die Gründung der ältesten Universität Nordeuropas in Rostock im Jahre 1419, die zu den wirtschaftlichen auch noch geistlich-wissenschaftliche Bindungen fügte.

Innerhalb der Hanse bildete Rostock zusammen mit Lübeck, Hamburg, Stralsund, Lüneburg, Wismar und Greifswald das Quartier der „wendischen“ Seestädte, die führende Gruppe innerhalb der Hanse. Rostock entsandte bis zum letzten Hansetag 1669 zu fast allen Hansetagen und zu den Sondertagungen der wendischen Städte seine Ratssendeboten und bezeugte so seine Zugehörigkeit zur hansischen Gemeinschaft. Das will natürlich nicht besagen, daß Rostock nicht auch seine eigenen Wege gegangen sei oder seine eigenen wirtschaftlichen Interessen stets denen der anderen Städte untergeordnet habe. Dazu war die hansische Gemeinschaft, die auf vorwiegend wirtschaftlichen Interessen ruhte und in deren Gemeinsamkeit bestand, viel zu locker gefügt, und Städte wie Bremen, Köln, Riga und Reval — um nur

¹ Vgl. Otto Röhlk: *Hansisch-norwegische Handelspolitik im 16. Jahrhundert*, Neumünster 1935; Hildegard Thierfelder: *Rostock-Osloer Handelsbeziehungen*, Weimar 1958.

die wichtigsten zu nennen — sind mehr als einmal mit den anderen in scharfe Konflikte geraten, die, wie im Falle Kölns und Bremens, zum zeitweiligen Ausschluß aus der Hanse führten. Innerhalb der Hanse bestand ja niemals ein Herr-Untertan-Verhältnis, sondern gemäß ihres ursprünglich genossenschaftlichen Charakters war es eine Gemeinschaft freier, einander gleichgeordneter städtischer Kommunen, die Lübeck lediglich einen Ehrenvorrang gestatteten. Darin bestand, wenn man so will, die Größe, aber auch die Schwäche der Hanse. Das Verhältnis der Städte untereinander und zur Hanse war dialektischer Natur, vielfach mehr zur Antithese als zur Synthese neigend und zur Einheit erst nach zähen Verhandlungen zu bringen.

Blühende Gewerbetätigkeit und ein umfangreicher Handel haben im Laufe der Jahrhunderte Reichtum und Wohlhabigkeit in die Stadt gebracht. Die berühmte Rolle des Vicke Schorler aus dem letzten Drittel des 16. Jahrhunderts zeichnet das Bild einer reichen Hansestadt, in der sich straßenauf und straßenab ein Giebelhaus neben das andere reiht, überragt von den wehrhaften Stadttoren und monumentalen Kirchen. Auch im 16. Jahrhundert muß es trotz aller äußeren und inneren Krisen mit dem wirtschaftlichen Wohlstand der Stadt bergauf gegangen sein. In dieser Hinsicht hat sich Rostock nicht von vielen anderen deutschen Städten unterschieden. Charakteristisch für das 16. Jahrhundert ist der Aufstieg einer mittelbürgerlichen Schicht, aus deren Kreisen sich vornehmlich die bürgerliche Opposition gegen die Herrschaft der oligarchischen Ratsgeschlechter bildete. J. Schildhauer hat diesen Entwicklungsprozeß einer relativ breiten bürgerlichen Schicht statistisch und sozialgeschichtlich auf der Grundlage eines breiten und gesicherten Quellenmaterials nachdrücklich herausgearbeitet². Aber diese Tatsache eines steigenden Wohlstandes der Stadt, der die Wohlhabenden reich und die Reichen noch reicher machte und für die allgemeine Wirtschaftsgeschichte des 16. Jahrhunderts wohl beachtet werden sollte, wäre unvollkommen ohne die gleichzeitige Feststellung, daß zahlreiche Kleinbürger in die plebejischen Schichten herabgedrückt wurden, daß sich im 15. und 16. Jahrhundert ein sozialer Differenzierungsprozeß vollzog, der ständig den Keim revolutionärer Gärungen und Unruhen in sich trug. Denn aller Reichtum und Glanz können nicht darüber hinwegtäuschen, daß die Masse der städtischen Bevölkerung arm und ohne politische Rechte im Schatten der behäbigen Bürgerhäuser in

² Vgl. Johannes Schildhauer: Soziale und religiöse Auseinandersetzungen in den Hansestädten Stralsund, Rostock und Wismar im ersten Drittel des 16. Jahrhunderts, a. a. O.; derselbe: Die Sozialstruktur der Stadt Rostock von 1378 bis 1569, in: Hansische Studien, a. a. O., S. 341 ff.

Buden, Kellern und Dönskellern hauste, schroff in dienender Funktion gegenüber dem herrschenden Handelskapital gehalten wurde, das seine Herrschaft durch eine Minderheit der im Rate sitzenden Geschlechter ausüben ließ. Da die sozialökonomischen Ursachen und Hintergründe der zahlreichen Bürgerkämpfe des 14. und 15. Jahrhunderts in den Hansestädten erst in jüngster Zeit mehrfach eingehend untersucht worden sind³, soll hier nicht näher darauf eingegangen werden. Sie gehören alle in den Rahmen der ganz Deutschland erfassenden Bewegung der frühbürgerlichen Revolution, deren Scheitern nach der Niederlage der Bauern im Großen Deutschen Bauernkrieg auch für viele Hansestädte verhängnisvoll geworden ist, indem sie mehr oder minder ihre autonome und in politischen und wirtschaftlichen Entscheidungen unabhängige Stellung verloren. Auch Rostock büßte nach langen inneren Unruhen zwischen Rat und Bürgerschaft seine selbständige Stellung gegenüber den mecklenburgischen Herzögen ein und mußte sich 1573 im Rostocker Erbvergleich vom 21. September 1573 dazu bequemen, die Herrschaft der Herzöge von Mecklenburg anzuerkennen⁴. Zwar erneuerten die Herzöge Johann Albrecht I. und Ulrich die alten Privilegien der Stadt; aber Rostock erkannte doch seine Erbuntertänigkeit, Huldigungspflicht und Landstandschaft an und mußte das herzogliche Obergericht über Rostock zugestehen. Praktisch änderte sich damit allerdings zunächst nicht allzuviel, wie überhaupt innerpolitische und innerstädtische Konflikte, soweit erkennbar, nicht ohne weiteres auch Folgen für das Wirtschaftsleben, besonders für den Handel zu haben brauchten. Es ist in diesem Zusammenhang höchst bezeichnend, daß gerade nach 1573 ein steiler Aufstieg der Rostocker Schifffahrt einsetzte. In den Jahren zwischen 1575 und 1620 behauptete Rostock die absolute Spitze aller Hansestädte in der Sundfahrt⁵. Wahrscheinlich erreichte Rostock in diesem halben Jahrhundert überhaupt den höchsten Gipfel in Handel und Schifffahrt. Insgesamt gesehen, bestand in den Jahrzehnten zwischen dem Erbver-

³ Vgl. J. Schildhauer, a. a. O.; Konrad Fritze: Die Hansestadt Stralsund, Schwerin 1961; Manfred Hamann: Der Einfluß der verschiedenen Bevölkerungsklassen auf das mittelalterliche Stadtrecht, gezeigt am Beispiel der wendischen Hansestädte, Phil. Diss., Berlin 1953; vgl. zusammenfassend den Literaturbericht: Konrad Fritze, Eckhard Müller-Mertens, Johannes Schildhauer, Manfred Unger: Forschungen zur Stadt- und Hansegeschichte in der DDR, in: ZfG, Sonderheft, VIII. Jg., 1960, S. 74 ff.

⁴ Abgedruckt in: Joh. Friedrich Blanck: Sammlung der Rostockschen Gesetzgebung, Rostock 1846, S. 1 ff.

⁵ Vgl. die Tabellen in: Nina Ellinger Bang: Tabeller over Skibsfart Varetransport, a. a. O., S. 62 ff.

gleich von 1573 und der Besetzung Rostocks durch die Truppen Wallensteins 1627 zwischen der Stadt und ihren mecklenburgischen Landesherren wohl ein recht gutes Verhältnis, das nur verständlich wird im Zusammenhang mit der allgemeinen Geschichte der Hanse, Deutschlands und des Ostseeraums und nicht zuletzt der Landesgeschichte Mecklenburgs.

Die Herabdrückung Rostocks zu einer erbuntertänigen Stadt unter die Hoheit der Herzöge von Mecklenburg änderte zwar den staatsrechtlichen Status der Stadt und brachte sie politisch in ein bestimmtes, wenn auch praktisch nur lockeres oder locker gehandhabtes Abhängigkeitsverhältnis zu den Landesherren, änderte aber in der praktizierten Politik kaum etwas an den vor 1573 tatsächlich bestehenden Verhältnissen und Beziehungen; weder würden seine Beziehungen zur Hanse irgendwie gestört noch seine Fähigkeiten beeinträchtigt, eigene Verhandlungen mit den Königen von Dänemark, Schweden, Polen u. a. zu führen und für sich vorteilhafte Privilegien und Freiheiten zu erwerben. Nach wie vor trat der Rat von Rostock in diplomatischen Verhandlungen mit den skandinavischen Souveränen als selbständige, selbstverantwortliche und auch als solche anerkannte juristische Person auf. Die Herzöge von Mecklenburg erscheinen in den diplomatischen Korrespondenzen lediglich als Befürworter, Vermittler und auch Ratgeber und vermeiden es sorgfältig, Befehle oder Entscheidungen auszusprechen. Von absolutistischem Dirigismus in wirtschaftlicher und politischer Hinsicht findet sich im Verhältnis Landesherr—Rostock keine Spur. Abgesehen davon taten die Herzöge von Mecklenburg in wohlverstandenerm eigenen Interesse gut daran, sich so wenig wie möglich in die inneren und wirtschaftlichen Interessen der größten und wichtigsten Stadt ihres Landes einzumischen und ihr freie Hand in der Regelung ihrer eigenen Angelegenheiten zu lassen; denn von einer staatlichen Wirtschaftspolitik konnte bei den komplizierten innerstaatlichen Verhältnissen in Mecklenburg nicht die Rede sein; soweit Ansätze dazu erkennen sind, hatten sie vorwiegend nur im Bereich des Domaniums Geltung und einige Bedeutung⁶. Zu alledem fehlten bei einem noch ausschließlich feudal strukturierten Land wie Mecklenburg die Behördenorganisation einer das ganze Land erfassenden, zentral gelenkten staatlichen Wirtschaftspolitik; denn die mecklenburgischen Herzöge verfügten über keine politischen und wirtschaftlichen Mittel, die permanente Adelsfronde zum Gehorsam zu zwingen, seitdem die Ritter- und Landschaft Mecklenburgs die ungeheure Schuldenlast der Herzöge übernommen hatten.

⁶ Vgl. Charlotte Millies: Die Anfänge einer staatlichen Wirtschaftspolitik in Mecklenburg im 15. und 16. Jahrhundert, a. a. O.

Auf der anderen Seite ergaben sich aus der neuen rechtlichen Stellung Rostocks für Handel und Schifffahrt nicht geringe Vorteile, die den mehr ideellen Verlust der alten Freiheit, jedenfalls für die nähere Zukunft gesehen, mehr als ausglich. Bei einer nüchternen, realistischen Beurteilung der allgemeinen Lage — und der Kaufmann war gewohnt, nüchtern zu rechnen — konnten die verantwortlichen Bürgermeister, Syndici und Ratsherren Rostocks nicht umhin, einzusehen, daß bei dem offensichtlichen Zerfall der hansischen Interessengemeinschaft, bei den vielfachen Beschränkungen ihrer alten Privilegien im Ausland, die sie sich ohnmächtig gefallen lassen mußte, bei dem Vordringen der Holländer und der Merchant Adventurers in die vormals allein beherrschten Bereiche des Handels und der Schifffahrt von der Hanse nur noch wenig praktische Hilfe zu erwarten war. Die Erfahrungen und Verhandlungen des 16. Jahrhunderts mit den Königen Dänemarks, Schwedens und Englands hatten gelehrt, daß diese im Interesse der wirtschaftlichen Entwicklung ihrer Länder immer weniger bereit waren, dem hansischen Kaufmann größere Vorteile als ihren eigenen Kaufleuten einzuräumen, daß sie es ablehnten, mit der Hanse als Ganzes zu verhandeln, und sie als solche nicht mehr anerkennen wollten, wozu ihnen die eigentümliche, in rechtliche Normen und Kategorien kaum faßbare Struktur der Hanse nur allzuvielen und erwünschten Handhaben bot. Nach der Devise des Teile-und-Herrsche wollten sie mit den einzelnen Städten nur noch gesondert verhandeln und weigerten sich energisch, ein besonderes Recht der Hansestädte, erworben kraft jahrhundertelanger Übung und Tradition, auf Erteilung von Privilegien, zuzugestehen und betonten den Grundsatz, daß die Erteilung von Privilegien ein jederzeit widerruflicher Akt königlicher Gnade sei. In dieser Situation war es von Vorteil, wenn sich eine Stadt wie Rostock auf die Vermittlung der Landesfürsten stützen und deren verwandtschaftliche Verbindungen ausnutzen konnte, wenn es darum ging, die Bestätigung von Privilegien oder Erleichterung von Zöllen und Abgaben zu erhalten. Rostock hat sich eigentlich ständig bei der Erlangung von Privilegien in Dänemark und Schweden, bei der Ermäßigung von Zöllen, etwa auf Bier, der Fürsprache der Landesfürsten bedient und sie in der Regel auch bereitwillig und schnell erhalten, wobei die Herzöge, hier vor allem Herzog Ulrich, selbstverständlich ihren eigenen Vorteil mit im Auge hatten. Auch in den komplizierten politischen und kriegerischen Konflikten im Kampf um das *Dominium maris Baltici*, die Ende des 16. und der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts im Ostseeraum ausgetragen wurden, mit ihren ständig wechselnden Fronten und Lagen, war es manchmal diplomatisch günstig, sich hinter den Landesfürsten verstecken zu können, wenn es galt, einer Entscheidung für den

einen oder anderen auszuweichen oder sich eine diplomatische Hintertür offen zu lassen.

Sehr bezeichnend ist in dieser Hinsicht die Politik Rostocks im Streit des Erbfürsten von Schweden, Herzog Karl von Södermanland, mit seinem Neffen König Johann Sigismund von Polen und Schweden, weil sie das unlösbare Dilemma aufzeigt, vor dem die hansische Politik in diesen kriegerischen Jahrzehnten des Kampfes zwischen Dänemark, Schweden, Rußland und Polen stand, ein Kampf, der sich praktisch von Narva bis zum Öre-Sund auf der Ostsee und in ihren Randzonen abspielte. Schon lange nicht mehr war die Hanse imstande, auf dem Gebiet der großen Politik eine eigene, aktive Rolle zu spielen, seitdem der letzte Versuch Lübecks im Nordischen Siebenjährigen Krieg gescheitert war. Die einzige Politik, die die Hanse, sofern man sich überhaupt auf eine einheitliche Politik einigen konnte, treiben mußte, war die der Neutralität um jeden Preis, eine wenig ruhmvolle Politik freilich, aber die einzig mögliche und sinnvolle; denn das hansische Handelsnetz war immer noch weit gespannt. An den Küsten der Meere zwischen dem Finnischen Meerbusen und der Straße von Gibraltar gab es kein Land und kaum einen Hafen, die nicht von hansischen Schiffen besucht worden wären und zu denen keine Handelsbeziehungen bestanden hätten. Und so vielseitig und international die Handelsinteressen der Hanse als Ganzes waren, so auch die jeder Hansestadt. Es gab kaum einen größeren Kaufmann, der etwa nur nach Stockholm und nicht gleichzeitig auch nach Bergen oder Lissabon gehandelt hätte. Überall standen zum Teil lebenswichtige Belange auf dem Spiel, und wie im Handel, so sprach auch in der praktischen Politik alles dagegen, nur auf eine Karte zu setzen. Das immer geübte Prinzip der Risikoverteilung galt auch in der Politik.

Das Verhalten Rostocks im Streit um die Krone Schwedens kann man als typisch für die hansische Politik der Spätzeit betrachten. Auf der einen Seite war der 1587 zum König von Polen gewählte Sigismund nach seiner Krönung zum König von Schweden 1594 der legitime König; auf der anderen Seite war aber sein Onkel Herzog Karl von Södermanland, der 1595 vom schwedischen Reichstag in Söderköping zum Reichsverweser und Erbfürsten erhoben worden war und seinen Neffen bei dem Versuch, den schwedischen Thron mit Waffengewalt wieder zu erobern, 1598 bei Stangebrog geschlagen hatte, im Besitz der faktischen Herrschaft über Schweden und seine Provinzen.

Wie sollte sich Rostock, wie sollten sich die anderen Hansestädte in diesem Konflikt, der ihre unmittelbarsten Interessen betraf, verhalten? Lübeck hätte sich auf die Seite König Sigismunds gestellt und mußte dafür zusehen, daß die schwedischen Kaper seine Schiffe auf der Fahrt nach Finnland und Riga

aufbrachten und nach Stockholm schleppten⁷. Rostock hatte sich zu keiner offiziellen Parteinahme entschließen können, als beide Seiten die Stadt aufforderten, sich für sie zu entscheiden und dem Gegner keine Zufuhr zu leisten. Am 13. Juli 1598 überbrachte Dr. Sturtzius die Werbung König Sigismunds an den Rat von Rostock und verlangte, Rostock solle nach dem Beispiel Lübecks auf die Seite des rechtmäßigen Königs treten und dem Rebellen Herzog Karl von Schweden keine Munition und Nahrungsmittel mehr zuführen und alle schwedischen Personen, Güter und Schiffe arrestieren. Mit einem charakteristischen Gemisch aus Lockung und Drohung verhiess König Sigismund für den Fall, daß Rostock für ihn Partei ergriffe, die Bestätigung und Erweiterung aller Privilegien und seine beständige königliche Gnade. Die Rostocker hätten die Wahl: wollten sie ihm nicht willfahren, würde er auch ohne sie fertig werden; sollte dann aber ihren Untertanen etwas geschehen, müßten sie es sich selbst zuschreiben, und es sei gut möglich, daß ihre Nachkommen einmal sagen könnten: „Ach! daß man die Gelegenheit der Zeit nicht wahrgenommen habe“⁸. Am 15. Juli 1598 antworteten Bürgermeister und Rat auf die Werbung des Königlichen Gesandten. Sie erklärten, sich in so kurzer Zeit nicht definitiv äußern zu können. Zwar wollten sie die Forderungen des Königs keineswegs abschlagen; aber sie müßten um Bedenkzeit bitten, bis sie sich bei ihren Landesfürsten und bei Lübeck und ihren benachbarten Städten erkundigt hätten, was sie tun sollten und was diese zu tun gedächten. Inzwischen hätten sie aber ihre Kaufleute und Schiffer ermahnt, Herzog Karl keine Zufuhr zu tun. Sofern sich die Gelegenheit böte, seien sie gewillt, die schwedischen Personen, Güter und Schiffe zu arrestieren. Gegenwärtig seien aber weder Güter noch Diener, die Herzog Karl gehörten, in Rostock⁹. Soweit die vorläufige Antwort des Rats von Rostock, der nach erprobter hansischer Verhandlungstaktik heikle Dinge zunächst auf die lange Bank schob und Zeit zu gewinnen suchte. Gleichzeitig instruierte der Rat von Rostock seine Ratssendeboten, Bürgermeister Johann Kellermann und den Ratsherren Magister Johannes Korff zum Hansetag nach Lübeck dahin-

⁷ Rostock Stadtarchiv: Ratsakten, Hanseverhandlungen 1580—1599, Vol. 38, Acta Verhandlungen des Rats zu Rostock mit Kg. Sigismund 1598/99, Schreiben Lübecks an Rostock, 1598 Dezember 26. (abgek. RA-HV, Vol. usw.) 1598 war z. B. das Schiff des Lübecker Schiffers Melchior Soltau, Reeder die Gebrüder Rotger und Melchior vom Dike u. a., auf der Fahrt von Abo in Finnland nach Lübeck mit einer Ladung Butter, Lachs, Træn, Felle und anderes von Ausliegern des Herzogs Karl von Schweden aufgebracht und nach Nyköping verschleppt worden.

⁸ Rostock Stadtarchiv: RA-HV 1580—1599, Vol. 38, Acta . . . 1598 Juli 13.

⁹ Rostock Stadtarchiv: RA-HV 1580—1599, Vol 38, Acta . . . 1598 Juli 15.

gehend, sie sollten sondieren, wie sich die anderen Hansestädte im Streit zwischen König Sigismund von Polen/Schweden und Herzog Karl von Södermanland zu verhalten beabsichtigten¹⁰. Gleichzeitig ging ein Brief des Rostocker Rats an Herzog Ulrich von Mecklenburg ab, in dem angefragt wurde, wie Rostock sich in dieser heiklen Sache verhalten solle¹¹. Offensichtlich wünschte der Rat, Herzog Ulrich sollte eine Entscheidung treffen und als Landesfürst seiner untertänigen Stadt Rostock befehlen, „daß wir vnß zu keinem theile . . . schlan, sondern die vnpartheiliche neutralitet halten vnd deßelbigen vnß beleißigen sollen“, und verlangte weiter, Herzog Ulrich sollte ein Schreiben an König Sigismund richten und ihn davon unterrichten, daß er seiner Stadt Rostock nicht gestatten werde, sich den Verboten des Heiligen Römischen Reiches zu widersetzen, die eine Arrestierung von Sachen, Gütern und Schiffen untersagt hätten. Der Rat von Rostock wollte also dem Herzog die Verantwortung zuschieben und sich hinter landesfürstlichen Verboten und Befehlen verstecken, um es mit keinem der Kontrahenten zu verderben. Das gleiche Ziel hatte allerdings auch der Herzog, der dieses Manöver wohl durchschaute und seinem „ehrbaren, lieben und getreuen“ Rat am 20. Juli 1598 so zurückschrieb: „ . . . ist vns bedenklich . . . euch in dieser sache etwas zu befehlen oder zu verbieten, sondern Ihr werdet euch selbst in acht haben vnd etwa euch erkundigen, wie es die anderen benachbarten stedte halten, und euch, soviel euch nutz vnd ersprißelich sein magk, darnach richten“¹². Am 22. Juli 1598 versuchte der Rat von Rostock noch einmal sein Glück beim Herzog in dieser Hinsicht und erklärte, die Bürger und Kaufleute von Rostock hätten seit je immer mehr Handel nach Danzig, Preußen und Livland als nach Schweden getrieben, und wenn diese Verbindungen unterbrochen würden, müßte der Handel der Stadt schwer geschädigt werden. Auf der anderen Seite wollte man sich aber auch Herzog Karl von Schweden nicht gerne zum Feinde machen; denn wenn dieser die Herrschaft in Schweden behalten sollte, würde er nicht nur Rostock, sondern den anderen Hansestädten mit wenigen Kriegsschiffen „die gantze navigation in gantz Preußen, Lifflandt vnd Rußlandt hindern und wehren“ können¹³. Wir wissen nicht, ob Rostock die gewünschte Intervention zu seinen Gunsten bei Herzog Ulrich erreicht hat. Man kann aufgrund der Seebriefregister dieser Jahre vermuten, daß es der Stadt gelungen ist, zu König Sigismund von Polen/Schweden

¹⁰ Ebenda, Rostock an Bm. Johann Kellermann und Magister Johannes Korff, 1598 Juli 16.

¹¹ Ebenda, Rostock an Herzog Ulrich v. Mecklenburg, 1598 Juli 14.

¹² Ebenda, Herzog Ulrich an Rostock, 1598 Juli 20.

¹³ Ebenda, Rostock an Herzog Ulrich, 1598, Juli 22.

in guten Beziehungen zu bleiben. Die Seebriefregister verzeichnen für die Jahre 1599 und 1600 einen Höhepunkt des Schiffsverkehrs von Rostock nach Danzig, Preußen und Livland¹⁴. Offensichtlich hatten die wesentlich größeren Handelsinteressen der Rostocker Kaufleute den Ausschlag gegeben, die Beziehungen zu König Sigismund mehr zu pflegen als die zu Herzog Karl von Schweden. Im letzten Jahrzehnt des 16. Jahrhunderts war die Schifffahrt von Rostock nach Schweden ohne jede Bedeutung¹⁵. Und wenn die Rostocker trotzdem glaubten, sich Herzog Karl nicht zum Feinde machen zu dürfen, so nur deshalb, weil man fürchtete, daß schwedische Kaper den Handel nach Danzig und Livland schädigen könnten.

Im Jahre 1601 geriet Rostock erneut in eine schwierige Lage. Am 13. Juni erschien in Rostock der schwedische Oberst Werner von Gravel mit einem Schreiben Herzog Karls von Schweden, in dem dieser vom Rat verlangte, er solle die öffentliche Werbung von Fußvolk und Reiterei gestatten und seine Kaufleute auffordern, ihm nach Riga, das er gerade zu Wasser und Lande belagere, mit Proviant Zufuhr zu leisten. Was war zu tun? Am 14. Juni schrieb der Rostocker Rat an Herzog Ulrich, der sich gerade in Doberan aufhielt, wie er sich in dieser Situation verhalten solle. Sei man Herzog Karl gehorsam, müsse man fürchten, beim König von Polen in höchste Ungnade zu fallen und schweren Schaden zu leiden. Auf der anderen Seite wolle man es aber nicht mit Herzog Karl verderben. Deshalb fragte der Rat an, um eine „glaubwürdige Entschuldigung“ zu haben, ob nicht Herzog Ulrich als Landesherr und Oberster des Niedersächsischen Kreises der Stadt ernstlich verbieten wolle, das Plakat der schwedischen Truppenwerbung öffentlich anzuschlagen¹⁶. Herzog Ulrich antwortete schnell: noch am selben Tag (14. Juni) ging seine Antwort nach Rostock. Die Stadt, so schlug Ulrich vor, solle Herzog Karl etwa so antworten: Der Rat von Rostock sei nicht abgeneigt, Herzog Karl in den Sachen zu willfahren, die die Stadt alleine betreffen. Aber, was er jetzt von Rostock fordere, sei so, daß der Rat ohne Wissen, Willen und Zustimmung des Landesherrn nichts unternehmen könne. Der Herzog sei in dieser Sache von Schweden noch nicht unterrichtet worden; aber sofern das geschehen sollte, müßte erst der gesamte Nieder-

¹⁴ Vgl. M. Christlieb: Rostocks Seeschifffahrt und Warenhandel um 1600, a. a. O., Tabellen S. 86 u. 88.

¹⁵ Von 1590 bis 1599 laufen aus Rostock insgesamt nur 18 Schiffe nach schwedischen Häfen aus. Vgl. M. Christlieb, ebenda, S. 68 ff., siehe unten S. 94.

¹⁶ Rostock Stadtarchiv: RA-HV, Vol. 39, Acta betr. Verhandlungen . . . mit Herzog Karl von Schweden, 1598–1603: Rostock an Herzog Ulrich, 1601 Juni 14.

sächsische Kreis und die Römische Kaiserliche Majestät ihre Zustimmung geben. Angesichts dieser Umstände solle Herzog Karl Rostock entschuldigen¹⁷.

In seinem Schreiben an Herzog Karl vom 19. Juni 1601 betonte der Rat, daß Rostock seit alters her freien Handel sowohl mit Schweden als auch mit den Ländern der Krone Polens gehabt hätte und deshalb keinem vor dem andern einen Vorteil verschaffen wolle. Das stehe der Stadt nicht zu und werde überdies auch vom Landesherren nicht gestattet werden. Rostock wolle strikte Neutralität üben und dafür sorgen, daß Rostocker Bürger keinem Zufuhr leisteten. Was die gewünschte Zufuhr nach Riga betreffe, wolle man sich nicht mit dem Kaiser und den Reichsständen entzweien¹⁸.

Von diesem Grundsatz der strikten Neutralität haben sich die Hansestädte auch später nicht abbringen lassen, als König Sigismund durch Magnus Nolde auf dem Hansetag in Lübeck 1604 verlangte, den Handel mit Schweden zu verbieten und dem Rebellen keine Zufuhr zu leisten, und als Gegenleistung die Mehrung der hansischen Privilegien in beiden Königreichen verhiess. Die Hansestädte hatten gerade zu diesem Zeitpunkt um so weniger Grund, im Streit zwischen Sigismund und Karl den Standpunkt der Neutralität aufzugeben und für König Sigismund Partei zu ergreifen, als sich die Gunst der tatsächlichen Machtverhältnisse in den letzten Jahren eindeutig auf die Seite des 1604 auch zum König von Schweden erhobenen bisherigen Reichsverwesers Herzog Karl von Södermanland geneigt hatte. So gaben sie Nolde zur Antwort, sie bedauerten den Streit, wollten aber Neutralität halten¹⁹.

Dieses Beispiel hansischer Politik — nur eine Episode im weiten Raum der hansischen Verflechtungen in Diplomatie und Wirtschaft — zeigt zur Genüge, wie schwierig es für die Städte geworden war, sich durch das Labyrinth der europäischen Politik hindurchzuwinden, ohne ihre lebenswichtigen Interessen zu gefährden. Für Rostock erwies es sich zumindest als taktischer Vorteil, sich bei heiklen Situationen der Hilfe des Landesherren zu bedienen und ihn gegebenenfalls vorzuschieben, wenn man Entscheidungen ausweichen wollte, die so oder so das Lebenselement der Stadt, den Handel und die Schifffahrt, gefährdet hätten.

Über den Handel und die Schifffahrt Rostocks zwischen der Gründung der

¹⁷ Ebenda, Herzog Ulrich an Rostock, 1601 Juni 14. Herzog Ulrich befand sich gerade in Doberan, daher erklärt sich die schnelle Beantwortung.

¹⁸ Ebenda, Rostock an Herzog Karl von Schweden 1601 Juni 15.

¹⁹ Rostock Stadtarchiv: RA-HV, Vol. 40, 1604–1608, 1604 April 4.

Stadt, genau gesagt, der Verleihung des Stadtrechtes 1218 und dem Jahre 1557, dem Datum, an dem die Sundzollregister regelmäßig einsetzen, haben wir nur sehr verstreute Nachrichten, die das Bild einer Handelsschiffahrt zeigen, die sich im weiten Raum hansischer Handelsbeziehungen zwischen Reval/Riga—Bergen und Brügge bewegte, wobei Norwegen und Dänemark weitaus an erster Stelle standen. Aus Rostock wurden Bier, Malz, Mehl und Getreide vor allen anderen Produkten exportiert, und schon in der älteren Zeit scheint Rostock für diese gerade in Skandinavien sehr gefragten Produkte einer der wichtigsten Ausfuhrhäfen gewesen zu sein, aus dem nicht nur Rostocker Kaufleute exportierten, sondern auch die Bergenfahrer von Deventer, Bremen, Hamburg und Lübeck²⁰. Das weitaus wichtigste Exportprodukt war das Rostocker Bier, das in ganz Nordeuropa nächst dem Wismarer Bier besonders gern und viel getrunken worden zu sein scheint. Die Bierbrauerei wurde in Rostock in großem Umfang getrieben, auch schon in den früheren Jahrhunderten. Nun wurde zwar Bier nahezu überall in den Städten und auf dem Lande gebraut als allgemeines Getränk aller Klassen und Schichten; aber für Rostock und Wismar, später auch Hamburg und Einbeck, war die Bierbrauerei ein ausgesprochenes Exportgewerbe für die Bedürfnisse eines internationalen Marktes, ein Produktionszweig, der frühzeitig vom Handelskapital beherrscht und zur reinen Warenproduktion ausgebaut worden ist. In Rostock, Wismar und Stralsund gehörten die Brauer zu den führenden sozialen Schichten, und viele von ihnen saßen im Rat ihrer Städte. Über den Umfang der Bierausfuhr von Rostock nach Skandinavien und Westeuropa wissen wir für die ältere Zeit nur wenig mehr als die Tatsache, daß viele der Rostocker Schiffe sogenannte Bierschiffe waren, daß also die Masse des Exports aus Bier bestand. Ebensowenig wissen wir darüber, in welchem Umfang von Rostock aus das engere und weitere Hinterland, die Dörfer, Städte und Adelshöfe, bzw. Klöster mit Bier versorgt worden sind, wahrscheinlich nicht viel weniger als das Ausland. Wenn berichtet worden ist, daß Rostock gegen Ende des 15. Jahrhunderts allein nach Schweden jährlich

²⁰ Vgl. allgemein Friedrich Bruns: Das Frachtherrenbuch der Lübecker Bergenfahrer. Det Hansæatiske Museums Skrifter, Nr. 17, Bergen 1953; Rostock Stadtarchiv, RA-HV, Vol. 28, Alterleute der Lübecker Bergenfahrer an Rostock, 1541 Juni 6; ebenda, RA-HV, 1560—1564, Vol. 32, Lübeck an Rostock, 1560 Februar 24; ebenda, Vol. 40, Rostock an Bremen, 1608 November 27. Besonders das Secbriefregister 1576 (nach einer Abschrift Dragendorffs im Rostocker Stadtarchiv — das Original war nicht aufzufinden) verzeichnet eine Reihe von Fahrten Rostocker Schiffer nach Bergen mit Bremer, Hamburger und Deventer Bürgern gehörigen Gütern.

400 000 Tonnen Bier ausgeführt haben soll²¹, so ist das sicher stark übertrieben und in dieser Höhe unglaubwürdig; aber es gibt doch eine Andeutung von dem Umfang des Bierexports aus Rostock, wie er sich zunächst in der Fama dieser Zeit bildete. Angesichts der Tatsache, daß Städte wie Rostock und Wismar den wesentlichen Teil, wenn nicht die Masse ihres Exports aus eigener Erzeugung bestritten haben, scheint es notwendig, einige Korrekturen an Meinungen vorzunehmen, die am hansischen Handel lediglich dessen Zwischenhandelsfunktion betont haben und auf das Nichtvorhandensein einer eigenen produktiven Grundlage des hansischen Wirtschaftssystems hinwiesen. Nun soll selbstverständlich nicht in Abrede gestellt werden, daß die Hanse als Ganzes und in ihrer historischen Erscheinung primär auf ihrer Zwischenhandelsfunktion beruhte, im Sinne der Definition von Marx „reines Handlungskapital“ war, das zwischen Extremen vermittelte, die es nicht hervorgebracht hatte und die es nicht beherrschte²². Die Frage, ob und inwieweit die Hanse die für den internationalen Austausch bestimmte Warenproduktion überhaupt erst angeregt und entwickelt hat, soll hier nicht erörtert werden — aber man sollte innerhalb der zur Hanse gehörigen Städte mehr differenzieren. Städte wie Rostock und Wismar waren Handelsstädte, Fern- und natürlich auch Zwischenhandelsstädte, die nicht nur einen wesentlichen Teil ihrer Ausfuhr Güter selbst produzierten, sondern auch die wichtigsten Produktionsmittel, die Schiffe, selbst erzeugten²³, also in der Typisierung Handels- und Produktionsstädte.

In diesem Zusammenhang muß man sich wundern, wie M. Christlieb, die doch den Rostocker Schiffs- und Handelsverkehr für zwei Jahrzehnte vorbildlich zusammengestellt hat, zu der Behauptung kommen kann, Rostock habe „nicht in erster Linie als Ausfuhrhafen eigener Erzeugnisse und der Produkte seines Hinterlandes Bedeutung“ gehabt, „sondern vor allem durch die Verteilung der von Osten und Westen eingeführten Waren nach den Häfen anderer Länder“²⁴, wenn sie eine Seite vorher eine sehr hübsche und übersichtliche Tabelle zusammenstellt und darin nachweist, daß z. B. nach Helsingör Jahr für Jahr nur „Bierschiffe“ gefahren sind²⁵. Auch ihre Tabellen „Rostocks Warenverkehr nach Norwegen und Dänemark“ beweisen allesamt

²¹ Vgl. Wilhelm Rogge: Wallenstein und die Stadt Rostock, Mecklenb. Jbb., 51, 1886, S. 284.

²² Vgl. Karl Marx, Kapital, III. Bd. Marx/Engels Werke, Bd. 25, Berlin 1964, S. 335 ff.

²³ Vgl. K. F. Olechnowitz: Schiffbau, a. a. O., bes. S. 24.

²⁴ M. Christlieb: Rostocks Seeschifffahrt, a. a. O., S. 39.

²⁵ Ebenda, S. 38.

das genaue Gegenteil, wie man sich leicht überzeugen kann²⁶. Ihre These ist gerade umgekehrt richtig! In seiner Verteilerfunktion für Importwaren aus Ost- und Westeuropa hatte Rostock — ähnliches gilt für Stralsund, Wismar und Greifswald — fast gar keine Bedeutung: hier dominierte Lübeck als Zentrale mit der Internationalität seines Warenangebots.

Man kann Handelsstädte wie Rostock und Lübeck nicht einfach auf eine Stufe stellen. Bei einer Stadt wie Lübeck spielte die eigene Produktion für den Export nur eine geringe Rolle. Der Handel Lübecks hatte fast reine Zwischenhandelsfunktionen. Über sein weitreichendes Schifffahrtsnetz, das alle wichtigeren Häfen zwischen Narva und Lissabon und ihr Hinterland umfaßte, strömten Waren aus aller Herren Länder in Lübeck zusammen. Man muß nur einmal die Ladeverzeichnisse Rostocker und Wismarer Schiffe gesehen haben, die aus Lübeck in ihre Heimathäfen zurückkehrten, um diese Rolle Lübecks im Ostseeraum zu begreifen. Selbstverständlich hatten auch Rostock, Wismar, Stralsund, Greifswald bestimmte Verteilerfunktionen, aber nur für ihr jeweiliges Hinterland, in der Belieferung der Dörfer, Höfe und Landstädte der engeren Umgegend. Rostocks Schifffahrt ruhte in erster Linie auf dem Export eigener Produkte oder der seines mecklenburgischen Hinterlandes. Und auch der Import, das zeigen die Warnemünder Lizentregister 1635—1648 sehr deutlich, diente wesentlich der Produktion; denn unter den üblichen Einfuhrgütern: Salz, Fisch, Teer, Tran, Eisen, Butter usw. stehen quantitativ vor allem zwei an erster Stelle: Gerste und Brennholz (!), Produkte also, die in erster Linie nicht für den Verbrauch, sondern für die Produktion, die Bierbrauerei, bestimmt waren. Und wenn von den insgesamt 730 großen Giebelhäusern, die in Rostock vor dem Dreißigjährigen Krieg gestanden haben, allein 241, also ein Drittel, Brauhäuser gewesen sind — in der Koßfelderstraße standen allein 25 (!) —, so wird schon von hier aus überzeugend nachgewiesen, worin die Grundlage des Rostocker Handels bestanden hat²⁷.

Über den Handel und die Seeschifffahrt Rostocks in der späten Hansezeit sind wir aufgrund der Sundzollregister, der Rostocker Seebriefregister und der Warnemünder Lizentregister²⁸ von der Schifffahrtsstatistik her gut und

²⁶ Christlieb, S. 101 ff.

²⁷ Vgl. W. Rogge: Wallenstein und die Stadt Rostock, a. a. O., S. 285/286. Die beherrschende Rolle der Brauerei für den Export Rostocks wird auch dann nicht beeinträchtigt, wenn man annimmt, daß viele der Brauhäuser lediglich die Braugerechtigkeit besessen haben dürften.

²⁸ Alfred Huhnhäuser: Rostocks Seehandel von 1635—1648 (nach den Warnemünder Lizentbüchern), I. Die Schifffahrt, Diss. Rostock, 1913.

zuverlässig unterrichtet. Rostock besitzt damit Quellen für seine Handels- und Schiffahrtsgeschichte, wie sie in dieser Dichte und Kontinuität nur wenige Hansestädte für diese Periode aufweisen können. Was Nina Ellinger Bang, M. Christlieb und A. Huhnhäuser an wertvoller, mühseliger Kleinarbeit geleistet haben, kann nur der voll würdigen, der selbst mit ihren Quellen gearbeitet und sie im Hinblick auf andere Fragestellungen untersucht hat.

Mit Hilfe dieser Quelleneditionen — wozu noch ein Seebriefregister von 1576 kommt, das in einer Abschrift E. Dragendorffs im Rostocker Stadtarchiv vorhanden ist — ist es möglich, die Rostocker Handelsschiffahrt über fast ein Jahrhundert hinweg (1557 bis 1648) zu verfolgen.

Nach Beendigung der inneren Unruhen mit dem Abschluß des Rostocker Erbvertrages von 1573 und dem Ende des Nordischen Siebenjährigen Krieges, in dem Rostock durch Dänemark und Lübeck gleichermaßen zu leiden hatte, durch den Frieden von Stettin 1570 scheint für den Handel und die Schiffahrt Rostocks eine ruhige, relativ friedliche Zeit eingetreten zu sein. Sowohl im Königreich Dänemark/Norwegen und in Schweden erhielten die Rostocker gleich den Stralsundern eine Bestätigung ihrer alten Privilegien²⁹. In Norwegen wurde ihnen 1586 der freie Heringsfang gestattet³⁰, und König Friedrich II. erklärte sich bereit, den Zoll auf die Last Bier von 12 auf 8 Gulden zu ermäßigen. In den folgenden Jahren wurde der Zoll auf 6 Rtlr. je Last Bier gesenkt³¹. Trotz gelegentlicher Klagen der Rostocker Kaufleute über Belästigungen des Rostocker Handels durch kgl. dänische Amtsleute und Beschneidungen alter Rechte sind die Jahre zwischen dem Stettiner Frieden 1576 und dem Ausbruch des Dreißigjährigen Krieges für den Handel und die Schiffahrt Rostocks wohl die besten gewesen, die die Stadt in ihrer Geschichte je erlebt hat. Seit 1579 schnellte die Kurve der Sunddurchfahrten Rostocker Schiffe steil in die Höhe, und vierzig Jahre lang steht Rostock im Sundverkehr weit an der Spitze aller Hansestädte, wobei auf dem Höhepunkt 1585/1586 mehr Rostocker Schiffe den Öresund passieren als die aller wendischen Seestädte einschließlich Lübecks zusammengenommen.

²⁹ Rostock Stadtarchiv: RA-HV, Vol. 38, Acta betr. Verhandlungen des Rats zu Rostock mit den Königen von Schweden 1523—1586, 1582 Januar 2: Rostock an den schwedischen Vogt von Gefle. Teilt mit, daß der König von Schweden am 17. Juni 1581 der Stadt Rostock ab 1582 die gleichen Privilegien wie den anderen Städten auf vier Jahre verliehen habe.

³⁰ Rostock Stadtarchiv, RA-HV, Vol. 38, Rostock an König von Dänemark, 1587 September 23.

³¹ Ebenda, Rostock an König von Dänemark, 1586 August 8.

Sunddurchfahrten Rostocker Schiffe
(nach den Sundzollregistern)

Jahr	Gesamt	Ostwärts	Westwärts	Jahr	Gesamt	Ostwärts	Westwärts
1557	47	18	29	1598	243	120	123
1558	60	27	33	1599	222	106	116
1560	50	19	31	1600	238	119	119
1562	69	26	43	1601	260	124	136
1563	52	20	32	1602	265	137	128
1564	52	21	31	1603	204	101	103
1565	18	11	7	1604	232	110	122
1566	24	12	12	1605	251	121	130
1567	35	15	20	1606	218	106	112
1568	92	41	51	1607	241	121	120
1569	93	41	52	1608	170	86	84
1574	128	61	67	1609	185	95	90
1575	152	79	73	1610	216	100	116
1576	181	92	89	1611	208	103	105
1577	180	91	89	1612	238	113	125
1578	183	87	96	1613	238	118	120
1579	166	68	98	1614	256	126	130
1580	245	132	113	1615	201	100	101
1581	264	119	145	1616	217	99	118
1582	230	112	118	1617	228	111	117
1583	141	74	67	1618	196	98	98
1584	355	156	199	1619	212	101	111
1585	465	242	223	1620	196	94	102
1586	412	202	210	1621	189	104	85
1587	377	176	201	1622	151	72	79
1588	386	186	200	1623	133	67	66
1589	337	163	174	1624	111	57	54
1590	307	152	155	1625	139	66	73
1591	343	161	182	1626	150	73	77
1592	365	183	182	1627	135	64	71
1593	346	169	177	1628	19	5	14
1594	339	168	171	1629	47	21	36
1595	277	135	142	1630	75	36	39
1596	358	176	182	1631	58	27	31
1597	288	140	148	1633	114	56	58
1635	68	32	36	1647	47	23	24
1636	70	30	40	1648	63	29	34
1637	79	41	38	1649	74	39	35
1638	44	43	21	1650	47	21	26
1639	31	14	17	1651	41	23	18
1640	40	22	18	1652	42	19	23

Jahr	Gesamt	Ostwärts	Westwärts	Jahr	Gesamt	Ostwärts	Westwärts
1641	26	13	13	1653	74	29	45
1642	55	29	26	1654	113	54	59
1643	52	26	26	1655	78	40	38
1644	61	26	35	1656	69	37	32
1645	56	28	28	1657	62	29	33
1646	47	24	23				

Insgesamt: 15 194 Sunddurchfahrten.

Und wenn der vielgerühmte, gewaltige Aufschwung der holländischen Ostseeschifffahrt in der 2. Hälfte des 16. Jahrhunderts vielfach als das handels- und schiffahrtsgeschichtliche Phänomen bezeichnet worden ist, so zeigt ein Vergleich der registrierten Sunddurchfahrten Rostocks mit denen der in der Ostseefahrt führenden holländischen Handelsstädte: Enkhuizen, Amsterdam, Hoorn, Medemblik u. a., daß Rostock sich mit ihnen durchaus messen konnte und eigentlich auf längere Sicht nur von Enkhuizen übertroffen worden ist. Um allerdings keine Irrtümer aufkommen zu lassen, muß gesagt werden, daß dieser Vergleich sich nur auf die Zahl der Schiffe und ihrer Fahrten bezieht; denn wirtschaftsgeschichtlich sagt ein bloßer zahlenmäßig-quantitativer Vergleich nicht viel, und Statistiken können täuschen, wenn hinter der Zahl nicht die konkrete Wirtschaftswirklichkeit steht. Die bloße Zahl der Schiffe sagt nichts aus über ihre Größe, Tragfähigkeit und ihre navigatorisch-nautischen Eigenschaften. In dieser Hinsicht waren die holländischen Schiffe den hansestädtischen Schiffen weit überlegen: sie waren größer, schneller und konnten mindestens drei- bis viermal soviel laden als die im Ostseeraum üblichen Schiffe der Hansestädte, die in ihrer Masse auffallend klein, höchstens mittelgroß gewesen sind³².

Für die Rostocker Handelsschifffahrt bezeichnend ist ihre eindeutige Orientierung auf den Handel mit Norwegen und Dänemark. Ständig finden wir 60 bis 80 % aller Rostocker Schiffe auf der Fahrt nach Bergen, Marstrand, Tönsberg, Oslo, Helsingör, Aalborg, Kopenhagen und zahlreichen anderen kleineren Häfen und Handelsplätzen an der norwegischen und dänischen Küste, sowie der Westküste Schwedens am Skagerak und Kattegat und zurück.

Charakteristisch für die Rostocker Schifffahrt nach Norwegen ist, daß bei

³² Vgl. A. von Brandt: Seehandel zwischen Lübeck und Schweden, Scandia, a. a. O., S. 44.

weitem die meisten Schiffe direkt Rostock als Abgangshafen hatten. Dreiecksfahrten, d. h. daß die Rostocker Schiffe erst einen zweiten Hafen anliefen, dort ihre Ladung nahmen und dann erst in Richtung auf den Sund fuhren, sind selten. Daraus kann man schließen, daß Rostock ständig über eine ausreichende Eigenproduktion verfügte, bzw. genügend Waren aus seinem mecklenburgischen Hinterland bezog, um seine Schiffe nicht nur mit Rostocker Gütern, sondern auch noch mit Gütern für andere Hansestädte zu versorgen. M. Christlieb hat aufgrund der Rostocker Seebriefregister 1585—1605 insgesamt 3325 Fahrten von Rostock nach Dänemark und Norwegen errechnet³³. Das ergäbe einen Export aus Rostock für diese Zeit, wenn wir das Schiff mit durchschnittlich 20 Lasten Tragfähigkeit nehmen und die geringe Zahl der mit Ballast ausgelaufenen Schiffe abziehen, einen Export von schätzungsweise 65 000 Lasten oder 125 000 Tonnen allein nach Norwegen und Dänemark. Das ist nach heutigen Begriffen nicht viel, aber für die damalige Zeit eine sehr respektable Menge.

Immer waren sie beladen mit Bier, Mehl, Brot, Malz und anderen Agrarprodukten, wobei das Mengenverhältnis der Waren zueinander verschieden sein konnte; fast immer aber stand Bier an erster Stelle³⁴, und bei Schiffen, die Helsingör anliefen, war Bier fast die einzige Ladung. Im Handel mit Norwegen, besonders mit Bergen, war Rostock auch für die anderen Hansestädte wichtig. Die Bergenfahrer aus Lübeck, Hamburg, Bremen und Deventer haben regelmäßig fast jedes Jahr in Rostock Schiffe nach Bergen befrachtet, wobei die Ladungen zwar als Lübecker, Bremer oder Hamburger Gut deklariert wurden, aber aus Rostock stammten. Für den Bergenhandel hatte Rostock also die Funktion eines gemeinhansischen Ausfuhrhafens³⁵. In Norwegen und Dänemark luden die Schiffe, wenn sie überhaupt mit Ladung nach Rostock zurückkehrten, Fische: Rotscher, Hering, Dorsch, Spurten und Rundfisch; sowie Teer, Tran, Holz, Rindshäute, Butter, Fleisch und anderes. Im Handelsverkehr zwischen Rostock und den skandinavischen Ländern Dänemark und Norwegen fällt nun auf, daß ein großer Teil der Rostocker Schiffe mit Ballast nach Rostock zurückkehrte: für Norwegen sind es 20—40 %, für Dänemark aber meistens 70—90 %. Die von M. Christlieb zusammengestellten Tabellen über die Importe aus Norwegen und Dänemark in der Zeit zwischen 1585 und 1605 zeigen, daß die Einfuhren quantitativ

³³ M. Christlieb, a. a. O., S. 28.

³⁴ Im Jahre 1617 hören wir, daß „bei etzlich tausend Lasten iährlich vber sehe vndt sandt in frembde landt vnd königreich ab- vnd ausgeföhret worden seien“. Rostock Stadtarchiv, Ratsakten-Brauer, Sign. 1211/51, 1617—1627. März 1617.

³⁵ Vgl. Seebriefregister 1576 (Abschrift E. Dragendorffs im Rostocker Stadtarchiv).

in keinem Verhältnis zu den gleichzeitigen Ausfuhren stehen und auch wertmäßig nur einen relativ geringen Prozentsatz ausgemacht haben können³⁶: d. h. im Verhältnis zu den nordischen Ländern ergab sich für Rostock eine ständig aktive Handelsbilanz, die nur dadurch ausgeglichen worden sein kann, daß Rostocker Waren besonders in Dänemark gegen Barzahlung oder in Anweisungen auf Geschäftspartner der dänischen Kaufleute in anderen Hansestädten gekauft worden sind.

Gegenüber der überragenden Bedeutung des Handels mit Norwegen und Dänemark standen alle anderen Handelsverbindungen weit zurück, wobei noch hinzukam, daß die kriegerischen Verwicklungen im Ostseeraum die Schifffahrt in der mittleren und östlichen Ostsee nicht selten arg behinderten und den Verkehr großen Schwankungen unterwarfen. Die Seebriefregister von 1586—1605 verzeichnen für den Handel mit Schweden, vornehmlich nach Stockholm, Kalmar und Ny-Lödöse, nur wenig Fahrten. Nur 1587, 1588 und 1589, nach der Erneuerung der schwedischen Privilegien, laufen 11, bzw. 12 Schiffe nach schwedischen Häfen aus. Was sonst in den anderen Jahren nach Schweden gefahren ist, kann man an den Fingern einer Hand abzählen³⁷. Der Kaperkrieg auf der Ostsee im Streit zwischen Kg. Sigismund III. von Polen/Schweden und seinem Rivalen um die Krone Schwedens, Herzog Karl von Södermanland, legte den Handel mit Schweden lahm, zumal sich Rostock, wenn auch weniger eindeutig als Lübeck, mehr auf die Seite des Königs von Polen geschlagen hatte. Die Seebriefregister verzeichnen in den Jahren 1590, 1592, 1597, 1599, 1604 und 1605 kein einziges Schiff nach Schweden aus der Warnow, 1595, 1596, 1601, 1602 und 1603 nur ein einziges. Ein namentliches Verzeichnis aus dieser Zeit nennt nur die Namen von 18 Kaufleuten aus Rostock, die Handel nach Schweden trieben; erheblich ist er sicher nicht gewesen³⁸. Im Gegensatz zu Lübeck, dessen reger Handel mit Schweden sich durch die Jahrhunderte hindurch erstaunlich gleichmäßig gehalten hat³⁹, war er für Rostock zumindest in der 2. Hälfte des 16. Jahrhunderts und wohl auch im 17. Jahrhundert ziemlich belanglos. Regelmäßig, wenn auch im Umfang schwankend, war der Handel Rostocks mit Livland, besonders mit Riga, Reval und Narva, den Ausgangshäfen für russische Waren: Hanf, Flachs, Talg und Pelze. 2 bis 3 Schiffe liefen durchschnittlich

³⁶ M. Christlieb, a. a. O., S. 101 ff.

³⁷ Ebenda, S. 59 ff.

³⁸ Rostock Stadtarchiv, RA-HV, Vol. 36, Acta betr. die Verhandlungen des Rats zu Rostock mit den Königen von Schweden . . . 1523—1586. „Namen der Rostock-schen Kauffleute . . .“ (o. D.).

³⁹ Vgl. A. v. Brandt: Seehandel zwischen Schweden und Lübeck, a. a. O., S. 33 ff.

im Jahr dorthin, 1599 sogar 31, 1600 immerhin 18 Schiffe. Allerdings sind diese Jahre ausgesprochene Ausnahmereignisse, da zur gleichen Zeit auch die Schifffahrt nach Danzig und Königsberg eine Steigerung erlebte, die nur das Ergebnis einer einmalig günstigen Situation gewesen sein kann; denn in den Jahren vorher fuhren im allgemeinen nur 2—3 Schiffe nach Danzig. Auffallend gering war die Handelsschifffahrt Rostocks nach Westeuropa. Die Niederlande werden in all den Jahren kaum angelaufen, höchstens, daß hin und wieder einmal ein Schiff nach Amsterdam fuhr. Was hatte Rostock auch schon zu bieten. Getreide und Mehl holten die Holländer selber aus Danzig, Riga und Königsberg und mit Bier wurden die Niederlande von Hamburg aus versorgt. Auf der anderen Seite kamen auch nur selten holländische Schiffe nach Rostock. Von größerer Bedeutung war der Schiffsverkehr mit Schottland und England, von wo vornehmlich Steinkohlen und grobes Salz bezogen wurden. Auch nach Spanien und Portugal, nach Setubal, Lissabon und San Lucar fuhren zeitweilig einige Rostocker Schiffe, besonders zwischen 1587 und 1593 und 1599—1609⁴⁰, auch in das Mittelmeer, nach Livorno und Genua. Aber die Spanienfahrt hat für Rostock nicht im entferntesten die Bedeutung gehabt wie für Wismar, wo über Jahrzehnte hinweg die Spanienfahrt die Fahrt schlechthin gewesen ist. Wir stoßen hier auf eine Tatsache, die nur schwer zu erklären ist; denn die wirtschaftlichen Grundlagen waren für Wismar wie Rostock die gleichen: beide ausgesprochene Bierbrauerstädte mit den gleichen Exportprodukten und mit besonderer Betonung des Handels nach Dänemark und Norwegen, wenn auch mit sehr unterschiedlicher Größenordnung. Besonders auffällig aber ist, daß zwischen Rostock und seinen Schwesterstädten der wendischen Gruppe: Lübeck, Hamburg, Wismar, Stralsund und Greifswald so gut wie kein Schiffsverkehr bestand; denn die 4, 5 Schiffe, die in rund 20 registrierten Jahren zwischen Hamburg, Lübeck und Rostock verkehrten, können nicht gut Schiffsverkehr genannt werden. Es ist merkwürdig, daß diese eigenartige Tatsache meines Wissens in der Hanseforschung bisher noch nicht bemerkt

⁴⁰ Rostock Stadtarchiv: RA-Schifffahrt 1500—1599, 11 Rostocker Bürger an Bm. und Rat der Stadt Rostock 1593 Mai 14. Das Schiff ihres Schiffers Jakob Brauer sei am 13. Januar 1591 auf der Fahrt nach S. Lucar von englischen Kapern aufgebracht, die Mannschaft mißhandelt und die Holzladung gewaltsam gelöscht worden. Ähnliches sei vorher schon dem Rostocker Schiffer Borchert Keckermann geschehen. M. Christliebs Seebrief-Register der Rostocker Schiffer und ihrer Fahrten verzeichnet außer Jakob Brauer und Borchert Keckermann noch Heinrich Eggebrecht, Hans Siverts d. Ä., Hans Wegener als Spanienfahrer. Vgl. M. Christlieb, a. a. O., S. 39 ff.

worden ist. Bei näheren Hinsehen ist dieses Faktum gar nicht so außergewöhnlich; denn zwischen Lübeck und Danzig war die ökonomische Struktur des Hinterlandes, aus dem die Seestädte ja lebten, so gleichförmig, daß alle praktisch die gleichen Produkte in die Länder exportierten, die dafür Bedarf hatten, und die gleichen Erzeugnisse dieser Länder von dort wieder importierten. Was sollte also der Rostocker Kaufmann und Schiffer beispielsweise aus Wismar oder Stralsund holen, wenn er das gleiche bei sich ebenso gut und reichlich hatte. Es war schon so, daß die Schiffer der verschiedenen Hansestädte sich praktisch in Bergen, Riga, Stockholm, Danzig oder Lübeck eher trafen als in ihren jeweiligen Heimathäfen. Selbstverständlich standen die Kaufleute der Hansestädte miteinander in mehr oder minder engen geschäftlichen Beziehungen, aber mehr über die Kontore und Handelsplätze im Ausland als im direkten Verkehr von Stadt zu Stadt. Allerdings wissen wir noch recht wenig Konkretes über den Landhandelsverkehr zwischen den Städten.

Bis zum Dreißigjährigen Krieg scheint die Blüte der Rostocker Handelschiffahrt ungebrochen angedauert zu haben. Das geringfügige Absinken in der Zahl der Sundfahrten Rostocker Schiffe kann nicht als ein allgemeiner Rückgang des Handels gedeutet werden; denn wie wir bald sehen werden, scheint sich eine stärkere Konzentration der Schiffahrt und des Handels, jedenfalls der hansischen Ostseestädte, auf die eigentliche Ostsee angebahnt zu haben. Vielleicht liegen die Ursachen darin, daß sich erst jetzt allmählich die Folgen des Vordringens der Holländer und Engländer, die Einschränkungen der Privilegien in den westeuropäischen und den skandinavischen Ländern und den Kontoren bemerkbar machten. Allerdings scheint Rostock in Bergen seine alte Stellung behauptet zu haben. Eine Aufstellung der Kaufgesellen in Bergen, mit denen Rostocker Kaufleute 1610 in Handelsbeziehungen standen, verzeichnet 142 Namen in 19 „Gärten“, deutet also darauf hin, daß der Handel nach Bergen für Rostock immer noch eine große Bedeutung gehabt haben muß⁴¹.

Entgegen häufig geäußerten Meinungen hat der Dreißigjährige Krieg für die Hansestädte, speziell für die Seestädte, nicht die katastrophale Wirkung

⁴¹ Rostock Stadtarchiv: Ratsakten 17, Acta betr. den Streit zwischen der Schifferkompanie und den Bergenfahrern. Schreiben der Bergenfahrer an Bm. und Rat von Rostock, 1610 Februar 19. Die Antwort der Schifferkompanie, ebenda 1610 März 2, nennt 74 Schiffer namentlich, das hieße, wenn wir nach Vogel: Zur Größe der europäischen Handelsflotten im 15., 16. und 17. Jh., a. a. O., S. 296, als Maximum der Rostocker Handelsflotte 120 Schiffe etwa rechnen, daß die Masse aller Rostocker Schiffe in der Bergenfahrt (einschließlich Norwegen/Dänemark) tätig war.

gehabt, wie man gemeinhin annimmt. Die erste Phase des Krieges, der Böhmischo-Pfälzische Krieg, hat die Seestädte so gut wie gar nicht berührt. Erst das Eingreifen König Christians IV. von Dänemark in den Krieg und seine Niederlage bei Lutter am Barenberge 1626 durch die Truppen der Liga unter Tilly brachten die Hanse mit dem Krieg in engere Berührung. In Verfolgung des geschlagenen Gegners, der sich über Mecklenburg und Holstein auf das dänische Kernland zurückzog, drangen die kaiserlichen Feldherren Tilly und Wallenstein nach Mecklenburg und Pommern vor und standen im Herbst 1627 auf breiter Front von Stettin bis Lübeck an der Südküste der Ostsee. Während es Lübeck als Reichsstadt gelang, eine kaiserliche Besetzung zu vermeiden, Stralsund sich heldenmütig mit schwedischer Unterstützung der Eroberung durch den wallensteinschen General von Arnim erwehrte⁴², mußten Wismar⁴³ und Rostock⁴⁴, ungeachtet aller Versuche, mit Tilly und Wallenstein zu verhandeln, sich den kaiserlichen Truppen ergeben und eine Garnison aufnehmen. Für Rostock und Wismar begann eine schwierige Zeit. Die Schifffahrt wurde für längere Zeit unterbrochen, da dänische Kriegsschiffe Wismar und Warnemünde blockierten⁴⁵. Und doch entwickelte sich die politische und militärische Situation für die Hansestädte gar nicht so ungünstig, wie es zunächst den Anschein haben konnte. Wieder einmal zeigte sich, daß die Hanse trotz ihres offensichtlichen Zerfalls immer noch eine Potenz der internationalen Politik war. Da die großen politischen und kriegerischen Affären dieser bewegten Jahre schon häufig gründlich dargestellt worden sind und das Verhältnis Wallensteins zu den wendischen Hansestädten erst kürzlich aufgrund des neuesten Quellenstandes eingehend untersucht worden ist⁴⁶, erübrigt es sich, hier den ganzen Verlauf der Ereignisse darzustellen. Die wendischen Seestädte zogen nicht geringe Vorteile aus den Bemühungen sowohl

⁴² Vgl. Fritz Adler: Die Belagerung Stralsunds 1628, Stralsund 1928; H. Mack: Die Hanse und die Belagerung Stralsunds im Jahre 1628, HGBll, 1892 (1893), S. 121 ff.

⁴³ Vgl. Fr. Techen: Wismar, a. a. O., S. 189 ff.

⁴⁴ Vgl. W. Rogge: Wallenstein und die Stadt Rostock, Mecklbg. Jbb., a. a. O., S. 283 ff.; Rostock Stadtarchiv: Ratsakten Sign. 1087/VIII. Fasc. 2, Dreißigjähriger Krieg—1627. Acta betr. die Gesandtschaft an Hzg. Albrecht von Friedland; Rostock und Wismar an Heinrich Husanus, 1627 August 9: Rostock bat, bei seinem General zu versuchen, daß „wir vnd vnserer Vnterthanen mit einquartierung vnd anderen Kriegspreiburen gnedig verschonet verpleiben“.

⁴⁵ Vgl. E. Schieche: Die dänische Blockade Rostocks 1628 und Schweden, HGBll 77, 1959, S. 94 ff.

⁴⁶ Vgl. M. Hroch: Wallensteins Beziehungen zu den wendischen Hansestädten, in: Hansische Studien, a. a. O., S. 135 ff.

der Spanier als auch der Kaiserlichen, sie für ein Bündnis mit Spanien gegen die rebellischen Niederlande zu gewinnen und mit Hilfe der Hanse die Niederländer aus der Ostsee zu verdrängen und sie damit entscheidend zu treffen, wie ihnen auch auf der anderen Seite zugute kam, daß ohne sie die habsburgischen Flottenpläne in der Ostsee, für die Wallenstein den hochtrabenden Titel eines „Generals der Baltischen und Ozeanischen See“ erhalten hatte, nicht zu verwirklichen waren. Denn wer anders hätte die Schiffe, die Schiffbauer und Seeleute stellen können, wenn nicht die Hansestädte. Sehr zu dessen Gunsten kam ihnen, daß Wallenstein unter dem Einfluß seiner Wirtschaftsberater sich aus rein wirtschaftlichen Beweggründen um ein gutnachbarliches Verhältnis zu Lübeck und besonders Hamburg bemühen und deren Neutralität respektieren mußte. Denn trotz aller Bemühungen des kaiserlichen Gesandten, des Grafen Schwarzenberg, und des spanischen Gesandten, Gabriel de Roy, auf dem Hansetag 1628 in Lübeck, die Hansestädte für ein Bündnis gegen die Niederlande und für die habsburgische Ostseepolitik zu gewinnen, ließen sich die Hansestädte nicht in ein so gefährliches politisches Fahrwasser locken. Mit den Spaniern hatten die Hansen in der praktischen Politik und im Handel so üble Erfahrungen gesammelt, daß alle Verheißungen einer spanisch-hansischen Handelskompanie und des Handelsmonopols für den Verkehr mit Spanien sie nicht aus ihrer ablehnenden Reserviertheit herauslocken konnten, zumal ein Eingehen auf derartige Pläne ihnen tödliche Feindschaft der Generalstaaten und Englands eingebracht hätte, eine Feindschaft, die bei den tatsächlichen Machtverhältnissen auf See jeden Handelsverkehr mit Spanien zur bloßen Illusion gemacht hätte. Eine Unterstützung der habsburgischen Flottenpläne auf der Ostsee bedrohte die lebenswichtigen Interessen der Hanse in Dänemark/Norwegen und Schweden und den baltischen Provinzen. Leicht hätten sich die Hansestädte, wenn sie den Vorschlägen Schwarzenbergs und de Roys zugestimmt hätten, einer geschlossenen Koalition Englands, der Vereinigten Niederlande, Dänemarks und Schwedens gegenübersehen können und dabei weiter nichts im Rücken gehabt als die höchst fragwürdige Hilfe Habsburgs und Spaniens, d. h. der reaktionärsten Mächte Europas. Deshalb beharrten die Hansestädte auf ihrer Politik der Neutralität und schoben nach bewährter Taktik alles auf die lange Bank⁴⁷. Für die beiden Seestädte Mecklenburgs, Rostock und Wismar, gereichte es

⁴⁷ Senatsakten-Externa-Hispanica, Vol. III, Fasc. 11, Promemorial des Lübecker Rats, 1627 November 3. Der Lübecker Rat bedankt sich für die gnädige Meinung Kaiser Ferdinands II., die Interessen der Hansestädte wahrnehmen und fördern zu wollen; da aber die Sache von gemeinhansischem Interesse, sei „das den han-

nicht gerade zum Nachteil, daß Wallenstein nach seiner Einsetzung als Herzog von Mecklenburg 1628 sich aus einem harten Eroberer in einen für wirtschaftliche Realitäten durchaus zugängigen Landesherren verwandelte, der zwar immer den Herren herauskehrte, aber doch klug genug oder mindestens gut genug beraten war, um die beiden wichtigsten Handels- und Seestädte seines Landes, die in seinen Flottenplänen eine bedeutende Rolle spielen sollten, nicht zu schädigen, sondern im Rahmen des Möglichen zu fördern⁴⁸. Wie sich die Politik Wallensteins gegenüber den Hansestädten weiter entwickelt hätte, wissen wir nicht; denn das Eingreifen Gustav-Adolfs in den Dreißigjährigen Krieg, das für die nächsten beiden Jahrzehnte die Südküste der Ostsee und ihre wichtigsten Häfen in schwedische Hand brachte, schuf eine gänzlich neue Situation. Der Kampf um das *Dominium Maris Baltici* trat damit in ein neues Stadium: das Jahrhundert der schwedischen Großmacht und Vorherrschaft in der Ostsee hatte begonnen. Die mecklenburgischen und vorpommerschen Seestädte und Häfen gerieten in schwedische Hand und wurden in das schwedische Handelssystem einbezogen. In Wismar und Warnemünde wurde den Schweden durch Vertrag mit den Herzögen von Mecklenburg vom 29. Februar 1632 das Recht eingeräumt, von allen ein- und ausfahrenden Schiffen einen Zoll zu erheben, die Licent oder volkstümlich den „Schwedenzoll“, von dem die mecklenburgischen Landesfürsten 1 Prozent als Quoté erhielten⁴⁹. Die Warnemünder Lizentjournale 1635–1648 der fürstlich-mecklenburgischen Lizentkammer, heute im Mecklenburgischen Landeshauptarchiv Schwerin, bearbeitet von Alfred Huhnhäuser, und die Wismarer Lizentjournale, die nur für 1636/1637 erhalten sind und für den gegenwärtigen Zweck erstmalig von mir bearbeitet wurden, sind die wichtigste schiffahrts- und handelsgeschichtliche Quelle für die Zeit des Dreißigjährigen Krieges. Leider hat Huhnhäuser nicht mehr die seinerzeit von ihm angekündigte Auswertung des Warenverkehrs aufgrund der Warnemünder Lizentregister vorgenommen. Aus Zeitmangel und um den Umfang dieser Arbeit nicht übermäßig anschwellen zu lassen, habe ich, um einen Vergleich mit den Wismarer Lizentjournalen zu erhalten, nur die Jahre 1636/37 ausgewertet. Das war um so mehr zulässig, als — wie ich mich überzeugt habe

sischen Verordnungen gemeß, diese gemeinen sachen furders zur communication und gesampten deliberation gebracht werden mugen... und so dann für dieß mahl bei diesem gemeinen werck weiteres nichts verrichtet werden mogen“.

⁴⁸ M. Hroch: a. a. O., S. 139, S. 146 ff.

⁴⁹ Vgl. Alexander Pries: Der schwedische Zoll in Warnemünde in den Jahren 1632–1654, insbesondere im Westfälischen Frieden, Wismar 1914; Alfred Huhnhäuser: Rostocks Seehandel, a. a. O., S. 4 f.

— die übrigen Jahrgänge der Lizenztournale außer einer seit 1638 besonders deutlich absinkenden Frequenz des Schiffsverkehrs, die damit zusammenhängt, daß Mecklenburg wieder verstärkt in das Geschehen des Dreißigjährigen Krieges einbezogen worden ist, keine grundsätzlich neuen Gesichtspunkte hinsichtlich einer veränderten Richtung des Ex- und Imports oder der Art der Waren zeigen. Die Warnemünder Lizenztregister bestätigen im wesentlichen die schon für Wismar gewonnenen Erkenntnisse über die Handelsschifffahrt in der Zeit des Dreißigjährigen Krieges. Sie ergeben ein in mehrfacher Hinsicht überraschendes Bild, das sich nicht mit den sonst üblichen Vorstellungen deckt. Auch bei der sonst vorbildlichen Arbeit Huhnhauses mit einem in seiner Fülle überwältigenden Quellen- und Faktenmaterial zeigt sich eine Gefahr, die dann entsteht, wenn man nur sein Material sieht und nicht den Zusammenhang herstellt mit dem historischen Geschehen und parallelen Quellen. Huhnhaus meint, der Schwedenzoll habe den Handel z. B. Rostocks sehr geschädigt und belegt das vor allem aus dem — tatsächlichen — Sinken der Sunddurchfahrten Rostocker Schiffe und mit den endlosen Beschwerden der Rostocker Bürger über den Schwedenzoll⁵⁰. Was das letztere betrifft, so weiß jeder, der sich in den Archiven der Hansestädte eingehender mit den Akten dieser und früherer Zeiten beschäftigt hat, daß die Bürger aller Schichten sich mit größter Ausdauer über nichtige Dinge beschwert und unendliche Briefwechsel geführt haben und daß sie in solchen Dingen sehr zur Übertreibung geneigt waren. Der Schwedenzoll war sicher störend und unbequem, aber die Tatsachen, die Huhnhaus mit größter Sorgfalt übersichtlich geordnet zusammengestellt hat, sollten doch zeigen, daß der Schwedenzoll den Handel nicht beschränkt hat, wohl aber den Handelsprofit, und darüber dann die Beschwerden. Nun konnte A. Huhnhaus natürlich noch nicht die zwanzig Jahre später erschienene Arbeit von M. Christlieb benutzen; aber ein Vergleich des von beiden veröffentlichten Materials führt zu interessanten Ergebnissen, die nicht nur für die Geschichte Rostocks, sondern darüber hinaus für die Handels- und Schiffahrtsgeschichte der Späthanse von Bedeutung sein dürften.

Wie für Wismar und Stralsund, so gilt auch für Rostock die Feststellung, daß die Seestädte mit den Folgen der Kriegsereignisse schneller und besser fertig geworden sind, als man gemeinhin annimmt. Trotz Belagerung, fremder Besatzungen, Blockaden, Kontributionen und räuberischer Erpressungen beutelüsterner Befehlshaber blieben die wenigen Jahre, in denen die Städte unter den direkten Einwirkungen des Krieges standen, nur eine Episode, die

⁵⁰ A. Huhnhaus, a. a. O., S. 3.

in keiner Hinsicht etwas an ihrem wirtschaftlichen und sozialen Grundgefüge änderte. Nur vorübergehend gingen Handel und Schiffahrt spürbar zurück, um sich, kaum daß die Verhältnisse sich einigermaßen normalisiert hatten, wieder kräftig zu regen. Vergleicht man unbefangen den handels- und schiffahrtsgeschichtlichen Inhalt der Rostocker Seebriefregister 1558—1605 mit dem der Warnemünder Lizentjournale 1635—1648, so kann man nur schwer an einen wirtschaftlichen Rückgang Rostocks im Dreißigjährigen Krieg glauben. Trotz einer schweren Pest, von der die Städte 1624/1625 heimgesucht wurden, trotz Krieg und Belagerung ist die Zahl der Rostocker Schiffe 1636 im Vergleich zu etwa 1600 eher größer geworden als kleiner; die Zahl der jährlichen Fahrten hat sich durchweg fast verdoppelt (1599 registrieren die Seebriefregister die höchste Zahl mit 501 Fahrten⁵¹, 1637 die Warnemünder Licentregister 926 Fahrten⁵²); auch die Zahl der durchschnittlichen Fahrten pro Schiffer und Jahr ist ungefähr um $\frac{1}{3}$ gestiegen. In den 13 Jahren zwischen 1635 bis 1648 machten 313 Rostocker Schiffer 8924 Fahrten, in den 20 Jahren zwischen 1586 bis 1605 dagegen 415 Schiffer nur 8092 Fahrten⁵³. Nun sagen diese Zahlen an sich noch nicht viel; denn wie wir noch sehen werden, kommt zumindest ein Teil der häufigeren Fahrten auf das Konto der kleineren Entfernungen. Viel gewichtiger ist ein Vergleich der Mengen der ausgeführten Produkte. Nehmen wir dafür zwei Jahre, die beide mit an der Spitze innerhalb der Quellengruppen stehen:

	1586	1636
Bier:	1821½ Last	4165 Last
Mehl:	763 Last	141 Last
Brot:	164 Last	25 Last
Roggen:	— Last	600 Last
Erbsen:	3½ Last	75 Last
Äpfel:	108 Last	20 Last
Malz:	38 Last	160 Last

Der Vergleich zeigt eindeutig, daß z. B. der Bierexport 1636 mehr als das Doppelte des Exports von 1586 beträgt; bei Mehl und Brot ist er geringer, dafür werden aber insgesamt mehr Agrarprodukte ausgeführt. Die wirtschaftshistorische Realität, die hinter diesen Zahlen steht, deutet darauf hin,

⁵¹ M. Christlieb, a. a. O., S. 25.

⁵² A. Huhnhauser, a. a. O., S. 19. Die Tabelle S. 36 verzeichnet insgesamt 2084 Fahrten.

⁵³ Christlieb: a. a. O., S. 102.

daß von einem Absinken der Produktivität in keiner Weise die Rede sein kann, und auch das mecklenburgische Hinterland Rostocks lieferte durchaus noch genügend überschüssige Agrarprodukte für den Export. Stärker noch als vor 1600 steht die Bierausfuhr an erster Stelle. Die Bierproduktion muß stark angestiegen sein; die Einfuhren nach Rostock bestehen wesentlich aus Gerste, die vornehmlich von den dänischen Inseln und Südschweden herangebracht wird, und aus Brennholz, besonders Buchenholz aus Blekinge in Südschweden, von der Ostküste Holsteins von Fehmarn und anderen Häfen. Wenn vor 1600 diese Einfuhrprodukte im Handel mit Rostock kaum eine Bedeutung haben, so deutet das darauf hin, daß die Bierbrauerei Rostocks im wesentlichen noch aus Mecklenburg mit den notwendigen Rohstoffen versorgt werden konnte; kleinere Mengen sind natürlich immer eingeführt worden. Um 1600 hatte anscheinend die Produktion von Bier eine solche Höhe erreicht, daß die Grundstoffe zum großen Teil eingeführt werden mußten.

Untersucht man die Zielhäfen, bzw. Abgangshäfen der Schiffe, die Warnemünde passierten und vom Zoll registriert wurden, so fällt besonders auf, daß die Masse der Schiffe, meistens 70 bis 80 %, im Verkehr mit dänischen, bzw. schleswig-holsteinischen Häfen stand. Auffallend stark zurückgegangen ist der Verkehr mit Norwegen, während Schweden — eine natürliche Folge der veränderten politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse im Ostseeraum — mehr in den Vordergrund getreten ist. Bemerkenswert sind auch die relativ regen Schiffsverbindungen mit den anderen wendischen Seestädten, die vor 1600 überhaupt keine Bedeutung hatten. Nach Westeuropa: den Niederlanden, den Britischen Inseln, Frankreich und Spanien/Portugal, sind wie schon früher nur wenige Rostocker Schiffe gelaufen. Zwischen 1639 und 1645 war der sonst relativ geringfügige Verkehr mit Danzig besonders lebhaft. 1640 registrieren die Lizenzregister 58, 1641 45 Fahrten von Rostock nach Danzig⁵⁴. Diese Angaben stehen allerdings in Widerspruch mit den Eintragungen in den Danziger Pfahlkammerbüchern, die 1640: 75 und 1641: 137 Rostocker Schiffe verzeichnen⁵⁵. Dieser Widerspruch läßt sich nur so erklären, daß, wie auch später noch belegt wird, die Rostocker Schiffe bei der Ausfahrt zunächst einen anderen Hafen anliefen und mit neuer Ladung von dort aus dann nach Danzig weitersegelten, unter Umständen vielleicht noch eine oder mehrere Fahrten von Danzig beispielsweise nach Bergen und

⁵⁴ A. Huhnhäuser, a. a. O., S. 40 und S. 41.

⁵⁵ WAP Gdansk: Pfahlkammerbücher 1640 und 1641, 300. Abt. 19, Nr. 20/21 und 23, 24, 25.

zurück machten. Beispiele, daß Rostocker Schiffe nach einem Hafen ausliefen und von einem anderen zurückkehrten, also sogenannte Dreiecksfahrten unter Umständen sogar Vierecksfahrten machten, sind sehr häufig, z. B. Rostock — Blekinge — Gotland — Rostock; Rostock — Kopenhagen — Lübeck — Rostock; Rostock — Danzig — Bergen — Danzig — Rostock; Rostock — Greifswald — Kopenhagen — Rostock; Rostock — Ystad — Riga — Rostock; Rostock — Stockholm — Lübeck — Rostock usw⁵⁶. Man gewinnt den Eindruck, als ob die Rostocker Schiffer gegenüber früher beweglicher geworden seien, vielseitiger in der Ausnutzung von Frachtgelegenheiten.

Insgesamt gesehen, zeigen die Warnemünder Lizentjournale das Bild einer lebhaften Schiffahrt, eines Handelsverkehrs, hinter dem die noch ungebrochene Kraft einer produktiven und rührigen Stadt stand, die in der Überwindung von physischen und materiellen Verlusten durch Seuchen und Krieg der zwanziger Jahre eine bemerkenswerte Regenerationsfähigkeit bewiesen hatte. Wenn sich trotzdem am Anfang der vierziger Jahre ein unverkennbarer Rückgang der Schiffahrt Rostocks bemerkbar machte, so lagen die Ursachen in dem Krieg zwischen Dänemark und Schweden 1643—1645, der gerade Rostock in seiner Haupthandelsrichtung empfindlich treffen mußte. Die hansische Gesandtschaft, die von den drei Hansestädten Lübeck, Hamburg und Bremen 1645 zu den Friedensverhandlungen nach Brömsebro geschickt wurde, um *in communi Hansae nomine* zu verhandeln und die Rechte der Hansestädte zu wahren, wurde dahingehend instruiert, auf Wiederherstellung des freien Handels in allen Orten zu Wasser und zu Lande zu dringen⁵⁷. Viel Erfolg war den Verhandlungen nicht beschieden; zwar erreichten die Städte, in den Friedensvertrag mit aufgenommen zu werden; aber bald häuften sich die Beschwerden über Belästigungen des Handels mit Norwegen. 1648 klagten die Rostocker Schonenfahrer beim Rat der Stadt, daß sie in Dänemark und Norwegen für jede Last Bier 18 Reichstaler Zoll zahlen mußten; viele von ihnen hätten die Schiffahrt und den Bierexport nach Dänemark und Norwegen aufgeben müssen, und wenn keine Linderung erfolge, würde bald die Schiffahrt dorthin überhaupt zum Erliegen kommen⁵⁸. Wenn man diese Klagen auch nicht allzu wörtlich zu nehmen braucht, so hatten die

⁵⁶ Rostock Stadtarchiv: Gewettsakten-Schiffahrt-Bielbriefe 1650—1690.

⁵⁷ Archiv der Hansestadt Lübeck Senatsakten-Externa-Danica XIV. Acta der Hanseatischen Gesandtschaft zum dänisch/schwedischen Friedensvertrag zu Brömsebro 1645: Instruction von 1645 März 14.

⁵⁸ Rostock Stadtarchiv: Ratsakten, Hanseverhandlungen 1630—1645, Vol. 45. Acta Legationis an die kgl. Majestät zu Dänemark . . . 1648 Oktober 27.

Hansestädte doch manchen Grund, mit der Lage des Handels unzufrieden zu sein.

Der Westfälische Friede von 1648, auf dem der hansische Syndicus Dr. David Gloxin vergeblich versucht hatte, die Hanse in die Verträge mit hineinzubringen und ihr damit die staatsrechtliche Anerkennung zu verschaffen, hatte zu den schon vorhandenen Gegensätzen innerhalb der Hanse einen neuen hinzugefügt, da Wismar, Stralsund, Stettin, Greifswald, Anklam und andere Hansestädte nunmehr dem schwedischen Reichsverband einverleibt waren und durch die schwedische Krone international vertreten wurden. Das führte dazu, daß Städte wie Stralsund und Wismar wesentlich günstigere Bedingungen erhielten als die anderen Hansestädte und hinsichtlich des Zolls im Öresund und im Reiche Dänemark wesentlich besser behandelt wurden als z. B. Rostock und Lübeck. Deshalb benutzten die Hansestädte Lübeck, Bremen, Hamburg, Danzig und Rostock den Thronwechsel 1648 in Dänemark, um anlässlich der Krönung Friedrichs III. die Bestätigung der Privilegien, eine Ermäßigung der hohen Zölle und die Gleichstellung mit Stralsund, Wismar und Stettin zu erreichen.⁵⁹ Sie beriefen sich dabei auf die alten Rezesse und Privilegien, die hinsichtlich des Zolls im Öresund die Städte immer als ein Ganzes behandelt hätten.

Offensichtlich hatten die Gesandten der Hansestädte sich beim Vorbringen ihrer Wünsche zu sehr auf ihr altes Recht gestützt und den ganz absolutistisch gesonnenen König von Dänemark verstimmt. König Friedrich III. antwortete hochfahrend, er erwarte, daß die Städte bei künftigen Verhandlungen ihre Gesandten dahingehend instruierten, daß sie „die confirmation more consueto alß ein beneficium vnd gratiam regiam suchen vnd nicht, alß wen es ein debitum ex mutuo contractu wehre“. Auch sonst erreichten die Städte kaum Handgreifliches. Hinsichtlich der Bestätigung der Privilegien vertröstete der König sie auf eine bequemere Zeit, da er jetzt mit Regierungsgeschäften überhäuft sei und überdies erst die alten Verträge aus dem Archiv holen lassen und prüfen müsse. Was die Gleichstellung der fünf Städte mit Wismar, Stralsund und Stettin an Zoll betreffe, so stammten deren Vergünstigungen aus ihrem veränderten Status und nicht von ihm. Deshalb sei es ein unbilliges Verlangen, den Schaden der Städte aus eigener Tasche zu ersetzen, indem er ihnen den Zoll erleichtere. Die Zölle auf das Rostocker und Lübecker Bier könne er nicht senken, da auch in anderen Ländern die Zölle erhöht worden seien. „Vnd wehre vber das die ansetzunge der zölle ein solch Regale, das ein jedweder absoluter Herr in seinem gebiet, nachdem Er es

⁵⁹ Ebenda, Memorial der Städte Lübeck, Bremen, Hamburg, Danzig, Rostock, Stralsund, Oktober 1648.

achtsam befunde, anordnen muchte“⁶⁰. Deutlicher konnte den alten Hansestädten der Geist der neuen Zeit des Absolutismus nicht vor Augen geführt werden, in dem der Wille des Monarchen und die Staatsraison oberstes Gesetz waren. So war zunächst nichts zu erreichen. Trotzdem gab Rostock den Versuch nicht auf, eine Erleichterung des gerade das Hauptgewerbe der Stadt sehr behindernden Zolls zu erreichen. 1651, 1652 und 1653 schickte Rostock Gesandte nach Kopenhagen, um beim König von Dänemark eine Ermäßigung des Zolls zu erreichen; aber erst 1657 gestattete König Friedrich III. auf Ersuchen seines Leibarztes Dr. Simon Pauli die freie Einfuhr Rostocker Biers gegen Entrichtung der Akzise und des Zolls⁶¹, und 1664 erhielt Rostock für Bergen die Bestätigung seiner Privilegien, die die Rostocker Kaufleute im wesentlichen mit den Untertanen des dänischen Reiches gleichstellte und ihnen in Privat- und Kontorsachen die eigene Gerichtsbarkeit ließ⁶². Diese Privilegien wurden 1672 durch König Christian V. bestätigt⁶³.

Hatte sich die Rostocker Wirtschaft noch während des Dreißigjährigen Krieges erstaunlich gut behaupten können, so ist doch für die 2. Hälfte des 17. Jahrhunderts ein allmählicher Niedergang unverkennbar. Auf die Dauer gesehen, mußte sich doch die zerstörende Wirkung eines in seiner Länge bis dahin nie erlebten Krieges auf die Wirtschaft Deutschlands durchsetzen und dem Handel, von dem die Seestädte lebten, die Grundlagen entziehen. Unaufhörliche Kontributionen, die der Wirtschaft ständig produktives Kapital entzogen, erschöpften die Finanzkraft der Städte und beluden sie mit einer großen Schuldenlast. Der Kredit der Stadt und ihrer Kaufleute war im Schwinden. In vielen Städten trugen Korruption, betrügerische Finanzmanipulationen und egoistische Cliquenwirtschaft der herrschenden Oligarchie dazu bei, die Kreditwürdigkeit und finanzielle Kraft zu untergraben. Auf der anderen Seite ist gerade die 2. Hälfte des 17. Jahrhunderts wie kein anderes in der langen Geschichte der Hanse erfüllt von Krieg und Piraterie. Auf allen europäischen Meeren lagen die Kriegsschiffe und Kaper der streitenden Mächte und Parteien auf der Lauer — von den berufsmäßigen Piraten der Barbaresken ganz abgesehen — und fügten der neutralen hansestädtischen Schiffahrt große Schäden zu. Dem Handel der Hansestädte entstand in dem merkantilistischen nationalen Wirtschaftssystem der absolutistischen Staaten ein unüberwindlicher Gegner. Gegenüber einem System, das im Interesse der

⁶⁰ Ebenda, Kopie des Bescheids König Friedrichs III. von Dänemark an die Abgesandten von Lübeck, 1648 Dezember 12.

⁶¹ Ebenda, 1657 Juli 20.

⁶² Ebenda, 1664 Juli 26.

⁶³ Ebenda, RA-HV 1666—1682. Vol. 46, 1672 Januar 7.

Förderung der nationalen Wirtschaft mit hohen Schutzzöllen und staatlichen Subventionen für Produktion, Handel, Schifffahrt und Export arbeitete, hatten die durchaus noch feudal strukturierten Hansestädte keine Gegenmittel.

Für Rostock wirkte sich besonders nachteilig, aus, daß es durch den Westfälischen Frieden auch politisch und wirtschaftlich von seinen Nachbarstädten Wismar und Stralsund isoliert worden war. Eigentlich verhängnisvoll aber wurde, daß nach dem Dreißigjährigen Krieg der Prozeß der Überführung der Bauern in die zweite Leibeigenschaft, das sogenannte Bauernlegen, in vollem Umfang in Mecklenburg wirksam zu werden begann. Wenn auch im einzelnen die direkten Zusammenhänge zwischen dem Refeudalisierungsprozeß in Mecklenburg und der Entwicklung von Gewerbe, Handel und Schifffahrt seiner Städte kaum erforscht sind, so steht doch fest, daß damit die Grundlinien der reaktionären politischen, sozialen und ökonomischen Entwicklung Mecklenburgs bis in das 19. Jahrhundert hinein festgelegt worden sind. Zwar zeigten sich auch in den Jahrzehnten nach dem Dreißigjährigen Krieg keine grundlegenden Änderungen in dem traditionellen Gefüge der Wirtschaft Rostocks, weder in der Produktion, noch in Handel und Schifffahrt; aber der Höhepunkt war überschritten. Seit 1645 begann Stralsund Rostock zu überflügeln. Zwar blieb Rostock in der Bergenfahrt unter den wendischen Seestädten immer noch führend; aber was bedeuteten die wenigen Fahrten durch den Sund nach Norwegen schon im Vergleich mit den beeindruckenden Zahlen vor 1600! Zeitweilig fuhren mehr Rostocker Schiffe von Danzig aus nach Bergen als aus ihrer Heimatstadt. Dahinter stand ganz offensichtlich die Tatsache, daß es in Rostock nicht immer geeignete oder lohnende Fracht nach Bergen gab. Zwar haben wir für die 2. Hälfte des 17. Jahrhunderts keine so durchgehenden Schifffahrtsstatistiken wie die Warnemünder Licentregister und die Seebriefregister, sondern nur in den sog. Bielbriefen 1650—1690⁶⁴ einige zufällig erhaltene Frachtverträge aus dieser Zeit; aber sie scheinen doch das Bild einer nicht gerade blühenden Rostocker Schifffahrt in diesen Jahren zu bestätigen. Die Sammlung der Bielbriefe umfaßt 23 Frachtverträge Rostocker Kaufleute mit Rostocker Schiffern aus den Jahren 1652 bis 1686 über Fahrten nach Danzig, Gotland, Bergen, Ystad, Kalmar, Stockholm, Kopenhagen, Königsberg, Sonderburg, Westervik, Fehmarn, Lübeck, Amsterdam und Le Havre. Dänemark, Schweden und Danzig sind also nach wie vor die Hauptrichtungen der Rostocker Schifffahrt. Auffallend an diesen Frachtverträgen ist, daß weitaus die meisten Schiffe mit Ballast aus Rostock ausliefern und mit Ladung zurückkehrten:

⁶⁴ Rostock Stadtarchiv: Gewettsakten-Schifffahrt-Bielbriefe 1650—1690.

von den 23 Fahrten waren 15 Ballastfahrten. Hatten wir für die Zeit vor 1600 aufgrund der Seebriefregister feststellen können, daß die meisten Schiffe aus Norwegen und Dänemark mit Ballast zurückkamen, was auf eine aktive Handelsbilanz schließen läßt, so scheint das Verhältnis jetzt umgekehrt gewesen zu sein. Häufiger haben Rostocker Schiffer Frachten in fremden Häfen gesucht: 1657 fuhr der Schiffer Jakob Degener, der einer alten Warnemünder Schifferfamilie angehörte, mit Ballast nach Danzig, machte von Danzig aus eine Fahrt nach Gotland und zwei nach Blekinge in Südschweden und kehrte erst auf der fünften Fahrt über Blekinge nach Rostock zurück. Im Zusammenhang mit dem Rückgang der Rostocker Schifffahrt muß der gleichzeitige Niedergang der Rostocker Bierbrauerei gestanden haben. Vor dem Kriege hatte die Rostocker Brauerei jährlich einige Tausend Lasten Bier exportiert⁶⁵, das, wie wir hörten, in 241 Brauhäusern produziert wurde⁶⁶. 1656 nennt ein Verzeichnis der Brauzeichen, d. h. der Hausmarken der Brauer, die auf den Biertonnen eingebrannt wurden, noch 182 Brauer, unter ihnen 17 Ratsherren und Bürgermeister, wie Johann Beselin; dreißig Jahre später, 1686, waren es nur noch 87 Brauer, ein Rückgang also um mehr als die Hälfte⁶⁷.

Es war stiller geworden in Rostock! Das Leben lief zwar noch in den alten, herkömmlichen Bahnen, aber es war doch unverkennbar, daß es nicht mehr recht vorwärtsging. Und wie das wirtschaftliche Leben der Stadt allmählich verkümmerte, so auch das geistige Leben. Die Universität, seit ihrer Gründung untrennbar mit dem Geschick der Stadt verbunden, hatte einst mit der wirtschaftlichen Blüte Rostocks in der 2. Hälfte des 16. Jahrhunderts auch ihre Glanzzeit erlebt. Wie auf Rostock wirkten auch auf die Universität der Krieg, der wirtschaftliche Rückgang und die reaktionären sozialen und politischen Verhältnisse des mecklenburgischen Hinterlandes. Von der Höhe ihrer universalen, nordeuropäischen Stellung sank sie herab in provinzielle Enge und geistige Öde und wurde zu einer ‚Landesuniversität‘ im eigentlichen Sinne des Wortes. Rostock gehörte noch zu den letzten acht Städten, die sich im Juni 1669 in Lübeck zum letzten Hansetag einfanden, aber wie für den Rest der Hanse, so gab es auch für Rostock eigentlich weiter nichts mehr, als auf „bessere Gelegenheit der Zeiten“ zu hoffen⁶⁸, und der furchtbare

⁶⁵ Rostock Stadtarchiv: Ratsakten-Brauer, Sign. 1211/51, 1617—1627, März 1617.

⁶⁶ Vgl. W. Rogge: Wallenstein und die Stadt Rostock, a. a. O., S. 285.

⁶⁷ Rostock Stadtarchiv: Ratsakten, Sign. 1211/20/2, Brauer, Verzeichnis der Brauer und ihrer Zeichen, 1656 ff.

⁶⁸ Rostock Stadtarchiv: Ratsakten-Hanseverhandlungen 1666—1672, Vol. 46, Rezeß des Hansetages in Lübeck, 1669 Juni 11.

Brand, der 1677 den größten Teil der alten Stadt mit ihren steilen, gotischen Bürgerhäusern bis auf geringe Reste in Schutt und Asche sinken ließ, setzte gleichsam symbolisch den Schlußstrich unter die Geschichte des hansischen Rostock.

VIERTES KAPITEL

Handel und Schifffahrt Stralsunds im 17. Jahrhundert

Gleich seinen hansischen Nachbarstädten zeigte auch Stralsund in Handel und Schifffahrt seit der 2. Hälfte des 16. Jahrhunderts einen erheblichen Aufschwung, der bis in die Zeit des Dreißigjährigen Krieges hinein andauerte. Hinter Lübeck, Danzig und Rostock behauptete Stralsund eine ansehnliche Stellung in der Ostseeschifffahrt und hat auch über das Kattegat hinaus nach Westeuropa, besonders stark nach den Niederlanden, sowie nach Schottland, England, Frankreich und der iberischen Halbinsel Handels- und Schifffahrtsverbindungen besessen. Für die Jahre 1574 bis 1600 berechnet W. Vogel die Größe der Stralsunder Handelsflotte nach den Sundzollregistern auf etwa 60 bis 70 Schiffe mit rd. 3200 Last Tragfähigkeit und im 1. Viertel des 17. Jahrhunderts auf rd. 100 Schiffe mit 4000 bis 5000 Last Tragfähigkeit¹. Zu diesen Zahlen dürften allerdings noch die Schiffe der Stralsunder Klein- und Küstenschifffahrt hinzuzuzählen sein.

Leider fehlen durch den Verlust der Schifffahrtsakten des Stralsunder Stadtarchivs so gut wie alle Möglichkeiten, sich ein genaueres Bild vom Handel und der Schifffahrt Stralsunds in späthansischer Zeit zu machen. Praktisch stehen für schifffahrtsstatistische Untersuchungen nur die Sundzollregister zur Verfügung, die in ihrer Aussage natürlich nur den Sundverkehr erfassen können. Aus ihnen ergibt sich, daß im Handels- und Schiffsverkehr durch den Sund für Stralsund Norwegen an erster Stelle stand: zwischen 1574 und 1586 wurde Marstrand unter allen norwegischen Häfen am häufigsten von Stralsunder Schiffen angelaufen; nach 1586 behauptete Bergen unangefochten den ersten Rang. Daneben taucht in den SZR eine Reihe anderer Häfen auf, größtenteils kleine Küstenplätze wie Bekkevik, Fiskebackkil, Harmensund, Hombergsund, Moldesund, Langesund, Hundebostrand, Guldholm, Listerlen, Moss, Skien, Holmestrand, ferner Tönsberg und Oslo. Neben den Häfen

¹ Vgl. W. Vogel: Zur Größe der europäischen Handelsflotten im 15., 16. und 17. Jahrhundert, a. a. O., S. 296/297.

Norwegens wurde regelmäßig bis 1622 Ny-Lödöse angelaufen. An dänischen Häfen jenseits des Sundes werden Helsingör, Halmstad, Aalborg und Varberg als Ziele stralsundischer Schiffe genannt.

Auch nach Westeuropa bestanden ständige Handels- und Schiffahrtsverbindungen. Besonders bemerkenswert sind die Fahrten nach Schottland und den Niederlanden. Leith und Amsterdam stehen hier an erster Stelle. Zwischen 1607 und 1627 werden besonders lebhaft Fahrten zwischen den Niederlanden und Stralsund in den SZR registriert. 1627 passieren nicht weniger als 49 Stralsunder Schiffe auf der Heimfahrt von Amsterdam den Sund.

Einige Schiffe waren zwischen 1576 und 1627 ständig an der Fahrt nach Frankreich und Spanien beteiligt. 60 % aller Fahrten gingen nach dem berühmten Salzhafen Setubal, sowie nach Lissabon und San Lucar. In Frankreich wurden besonders die Häfen an der französischen Atlantikküste aufgesucht: die Brouage, Bordeaux, La Rochelle, St. Martin und Nantes. Neben diesen seit altersher von den hansischen Schiffen angelaufenen Häfen war Calais ein von Stralsundern relativ häufig besuchter Hafen. Insgesamt dürften auf den Schiffahrtsrouten nach Spanien und Frankreich ständig etwa 3 bis 4 Stralsunder Schiffe gefahren sein, lediglich zwischen 1600 und 1609 sind 6 bis 8 Schiffe nach spanischen und portugiesischen Häfen registriert. Verglichen mit Wismar hatte die Spanienfahrt für Stralsund nur eine untergeordnete Bedeutung.

Die denkwürdige Belagerung Stralsunds 1628 durch Wallenstein und die anschließende Besetzung durch schwedische Truppen und seine Einbeziehung in das schwedische Macht- und Wirtschaftssystem brachten für die alte Hansestadt nur vorübergehend eine Lähmung ihrer Wirtschaft. Zwar verzeichnen die SZR einen Rückgang der Sundpassagen Stralsunder Schiffe auf etwa ein Drittel des früheren Verkehrs; aber wenn auch nähere Nachrichten fehlen, so dürften auch für Stralsund ähnliche Schiffahrtsverhältnisse zutreffen wie für seine westlichen Nachbarstädte Rostock und Wismar. Der Rückgang in den Sundfahrten deutet nicht auf einen Rückgang der Schiffahrt Stralsunds allgemein, sondern nur auf eine Verlagerung der Schiffahrtsrichtungen. Die Ostseehäfen gewannen auch für die sundische Schiffahrt eine größere Bedeutung. Leider fehlen uns dafür statistische Unterlagen, da schwedisches Material nicht benutzt werden konnte. Immerhin steht gerade für diese Periode ein Quellenmaterial zur Verfügung, das vorzüglich geeignet ist, ein Bild des Stralsunder Handelslebens im 17. Jahrhundert zu entwerfen, wie es vergleichsweise nur wenige Hansestädte besitzen dürften. Es handelt sich um zahlreiche Kaufmanns- und Rechnungsbücher verschiedenster Pro-

venienzen, von Brauern, Gewandschneidern, Kramern, Getreidehändlern, Maklern und anderen.

Beginnen wir die Reihe der Kaufleute mit dem „Calmarsch Register“ des Stralsunder Brauers Jochim Bekman (1614—1626)². B. steht mit dem schwedischen Handelsplatz Kalmar in engen Geschäftsverbindungen. Seine Register verzeichnen 21 schwedische Geschäftspartner in Kalmar, unter ihnen sieben mit deutschen Namen (Hans Kannegeter, Hans Jancke, Jakob Schütte, Hans Beckman, Hans Auffert, Caspar Wittstock, Zacharias Hamelow). Hierbei wird es sich wohl um in Kalmar ansässige deutsche Kaufleute oder um Stralsunder Kaufgesellen handeln. Hans Beckman war möglicherweise ein Verwandter des Jochim Beckmann. Aus den Eintragungen seien einige herausgegriffen:

1621 April 16 schickt J. B. an den Kalmarer Bürger Andreas Persson durch Schiffer Jakob Hovet 1½ Last Bier, durch Schiffer Rützen weitere 1½ Last Bier.
1621 August 18 schickt J. B. an A. P. mit Schiffer Hinrich Parschman 14 Tonnen Bier.

1621 September 14 schickt J. B. an A. P. mit Schiffer Klaus Breiden 1,7 Last „Kettelbeer“.

1621 Oktober 13 schickt J. B. mit Schiffer Hinrich Parschman an A. P. 2 Last Bier.

1622 März 30 schickt J. B. an A. P. mit Schiffer Hans Wittmuß 1 Last Bier.

1622 schickt J. P. an A. P. mit Schiffer Hans Wittmuß 14 Tonnen Gerste.

1622 September 17 schickt J. B. an A. P. mit Schiffer Peter Schneider 7 Tonnen Bier.

1622 Oktober 11 schickt J. B. an A. P. mit Schiffer Klaus Breiden 2 Last Bier.

1623 März 21 schickt J. B. an A. P. mit Schiffer Klaus Breiden 7 Tonnen Bier.

Insgesamt schickt Jochim Beckmann in zwei Jahren 11½ Last Bier (die Last Bier zu 14 Tonnen gerechnet) mit einem Wert von 426 Reichstalern nach Kalmar und erhält dafür von Andreas Persson aus Kalmar Butter, Talg und Teer als Gegenlieferung.

Auch mit Zacharias Hamelow in Kalmar stand Jochim Beckman in engen Geschäftsbeziehungen:

1621 August 18 schickt J. B. an Z. H. mit Schiffer Hinrich Parschman 1 Last Bier.

1622 März 30 schickt J. B. an Z. H. mit Schiffer Klaus Breiden 2 Last Bier.

1622 März 30 schickt J. B. an Z. H. mit Schiffer Klaus Breiden 2 Last Bier.

1622 Mai 30 schickt J. B. an Z. H. mit Schiffer Hans Wittmuß 1½ Last Bier.

1622 Oktober 11 schickt J. B. an Z. H. mit Schiffer Klaus Breiden 3 Last Bier,

1623 März 21 schickt J. B. an Z. H. mit Schiffer Klaus Breiden 7 Tonnen Bitterbier, 7 Tonnen Bier.

1625 April 4 schickt J. B. an Z. H. mit Schiffer Klaus Breiden 1½ Last Bier.

² Stralsund Stadtarchiv: Rep. II, H. 3, Nr. 26.

Zacharias Hamelow schickt den Gegenwert teils in Bargeld, teils in Waren:

1621	November	21	1 Tonne Butter
1622	Mai	13	3 Decher Leder, darunter 5 Stück Ochsenhäute, 3 Decher Schaffelle
1622	November	18	6 Tonnen Fleisch und 3 Decher Häute
1622	Dezember	6	2 Tonnen Schafffleisch
1623	April	23	2 Tonnen Talg
1623	November	12	2 Tonnen Butter
1625	August	21	18 Tonnen Teer
1626	September	18	6 Tonnen Teer.

Insgesamt schickte Jochim Beckman an seine zahlreichen Geschäftspartner nach Kalmar in den Jahren zwischen 1620 und 1625 80 Last, 10 Tonnen Bier; 2 Last Tonnenmehl; 8 Last, 3 Tonnen schottisches und spanisches Salz. Dafür empfing er im Laufe dieser Zeit $20\frac{1}{2}$ Tonnen Butter; 91 Tonnen Teer; 11 Tonnen Fleisch; 9 Decher Rindshäute; $15\frac{1}{2}$ Zwölfer Bordholz und 1000 Latten; 4 Ochsen und 3 Pferde.

Neben Bier, Salz und Mehl handelte Jochim Beckman auch noch mit Textilien; so schickte er 1621 Juli 20 der Witwe von Jochim Hoben 20 Ellen schwarzen Rasch nach Kalmar. Im Jahre 1623 machte er ein ganz großes Geschäft. 1623 März 30 begleitete er mit seinen Geschäftspartnern Jochim und Kaspar Wittstock eine Ladung von $15\frac{1}{2}$ Last Bier, 20 Laken und 10 Stück schlesische Leinwand, Anis, Korinthen, Reis, Zucker, Pfeffer und Nelken nach Kalmar. Die Leinwand hatte er aus Lübeck, die Gewürze und Kolonialwaren aus Hamburg bezogen.

In Jochim Beckmann haben wir einen Kaufmann vor uns, dessen Geschäfte ausschließlich den Ostseeraum betreffen. Wir wissen es nicht, aber können doch vermuten, daß nicht nur zu Kalmar Handelsbeziehungen bestanden haben; denn die Erhaltung seines Kalmarschen Registers kann Zufall sein. Er betrieb den Kalmarschen Handel in Handelsgesellschaft mit Jochim und Kaspar Wittstock. Sicher gehörte er nicht der Gruppe der großen Kaufleute an, sondern eher der breiten Schicht der mittleren. Der Wert der zwischen 1620 und 1626 nach Kalmar und Stralsund beförderten Waren: Bier, Mehl, Salz, Teer, Butter, Talg, Häute, Felle und Fleisch dürfte 10 000 Reichstaler nicht übersteigen. Der Schiffs- und Warenverkehr wickelte sich noch durchaus in der traditionellen Weise ab, daß Ware gegen Ware in Rechnung gestellt wurde. Der Preis von einer Last Bier — die Last zu 14 Tonnen Bier gerechnet — schwankte zwischen 38 und 43 Reichstaler. Handelsgeschichtlich nicht uninteressant dürften die Wertrelationen zwischen deutschen und schwedischen Waren sein: 1 Tonne Talg wurde mit 30 Reichstalern berechnet. 1621 November 13 schickte Jochim Beckman an seinen Kalmarer Handelspartner

Maus Svensson 2 Last Bier: dafür sollte ihm Svensson im kommenden Frühjahr 2 Tonnen Talg und 1 Tonne Butter schicken. 1623 Juli 9 sagte Svensson Beckman zu, ihm für $\frac{1}{2}$ Last Bier 6 Tonnen Teer zu liefern (1 Last Teer entsprach 12 Tonnen). 1620 April 29 erhielt Jens Goldschmidt, Bürgermeister zu Kalmar, von Jochim Beckman 14 Tonnen Mehl und sagte dafür zu, auf Johanni 1 Last Teer zu liefern. 1620 Mai 18 lieferte Beckman an Hans Jancke in Kalmar 60 Tonnen schottisches Salz: dafür sollte Jancke an Beckman 54 Tonnen „guth Calmar theer“ schicken. Butter und Talg waren also sehr hochwertige Waren: 1 Tonne Talg galt als Äquivalent für 9 Tonnen oder einer $\frac{3}{4}$ Last Bier; Butter war im Wert nur geringfügig niedriger als Talg. Für $1\frac{1}{2}$ Tonnen Butter erhielten die Kalmarer Geschäftspartner Beckmans 1 Last Bier zu 14 Tonnen, während Teer und Bier im Wert ausgeglichen waren: 1 Last Bier = 1 Last Teer. Für 5 Last schottisches Salz empfing Beckman $4\frac{1}{2}$ Last Teer. 1 Last Mehl = 14 Tonnen entsprach 1 Last Teer = 12 Tonnen. 1619 Juni 12 empfing Hans Kannegeter in Kalmar von Beckman 7 Tonnen Bier und schickte als Gegenwert 1 Ochsen. Für 3 Last Bier und einer $\frac{3}{4}$ Last Grobsalz, die Beckman zwischen 1614 und 1616 an Peer Hinrichson nach Kalmar schickte, erhielt er 2 Tonnen Butter, 1 Tonne Talg und 3 Pferde. Ochsen und Pferde hatten etwa den Wert von 20 Reichstalern. Im Grunde genommen bestanden also noch die alten, urwüchsigen, vorkapitalistischen Formen des mittelalterlichen Tauschhandels, die Ware gegen Ware setzten.

Auch der Schiffahrtsbetrieb verlief noch durchaus in den herkömmlichen Bahnen. Nach dem alten hansischen Prinzip der Risikoverteilung wurden die Waren auf verschiedene Schiffe verteilt und nach Kalmar verschifft. Nur einmal wurde eine große Ladung in einem Schiff verfrachtet: Am 30. März 1623 wurden $15\frac{1}{2}$ Last Bier, schlesische Leinwand und Kolonialwaren in beträchtlicher Menge nach Kalmar geschickt, und es ist verständlich, daß Beckman und seine Gesellschafter diese wertvolle Ladung selbst nach Kalmar begleiteten. Die Schiffer, die zwischen 1620 und 1626 die Waren Beckmans und seiner Kalmarer Geschäftsfreunde zwischen Stralsund und Kalmar beförderten, waren Hinrich Parschmann, Klaus Breiden, Hans Wittmuß und Peter Schneider. Sie dürften ausschließlich auf diese Route spezialisiert gewesen sein.

Ein Kaufmann von erheblich größerem Format war der Stralsunder Bürger Heinrich Möller. Von ihm sind mehrere Geschäftsbücher erhalten³, die uns

³ Stralsund Stadtarchiv: Rep. II, H 3, Nr. 39 und H 3, Nr. 40, Geschäftsbuch Nr. 2 (1620–1659), Hausbuch 1621–1627, Hauskladde 1626–1632, 1632–1641).

einen guten Einblick in die Tätigkeit eines rührigen und vielseitigen Kaufmanns gestatten. Möller war zwar Brauer von Hause aus; aber Bier spielte in seinen Büchern fast gar keine Rolle. Seine Hauptgeschäfte machte er mit Getreide, Malz, Mehl, Textilien und Wolle. Seine geschäftlichen Verbindungen erfaßten Hamburg, Lübeck, Königsberg, Stettin und Bergen genauso wie die Dörfer und adeligen Güter der Umgebung, auf Rügen, in Vorpommern und Ostmecklenburg. Fernmarkt- und Nahmarktbeziehungen sind ihm in gleicher Weise geläufig wie Geschäfte en gros und en detail; seine Geschäftspartner sind Bürgermeister und Ratsherren, adelige Junker genauso wie Bauern, Handwerker und Schiffer. Das große und das kleine Risiko sind in seinen Geschäften mit einbegriffen. In den 40 Jahren zwischen 1620 und 1660, in denen sich anhand der Geschäftsbücher die Tätigkeit Heinrich Möllers verfolgen läßt, zeichnen sich zwei Perioden ab, die offensichtlich eng mit den politisch-militärischen Ereignissen des Dreißigjährigen Krieges zusammenhängen. Bis 1628, dem Jahr der Belagerung Stralsunds durch Wallenstein, womit auch Mecklenburg und Pommern unmittelbar in den Krieg einbezogen wurden, scheint der Handel der Hansestädte kaum beeinträchtigt worden zu sein. Nach den Quellen zu urteilen, verlief das Wirtschaftsleben durchaus normal und in der herkömmlichen Weise. Möller unterhielt in dieser Zeit sehr umfangreiche Geschäftsbeziehungen zu Hamburger und Lübecker Bergenfahrern, denen er Malz und Mehl in erheblichen Mengen verkaufte und für sie von Stralsund nach Bergen verfrachtete. Das Getreide: Roggen und Gerste, kaufte er von adeligen Gutsbesitzern in der Umgebung Stralsunds auf. Neben seinem Handel mit Getreide, Mehl und Malz verzeichnen die Geschäftsbücher Möllers auch zahlreiche Eintragungen über Handelsgeschäfte mit Textilwaren, die er überwiegend aus Hamburg bezog. Von seinen Hamburger Geschäftsfreunden erhielt er in erster Linie englische Laken, die er entweder bar kaufte oder gegen entsprechende Mehl- und Malzlieferungen an Hamburger Bergenfahrer verrechnen ließ. Er selbst schickte pommersche Leinwand nach Hamburg und bediente sich dabei meistens der Vermittlung Lübecker Geschäftsfreunde. Die Leinwand, in der Regel wohl ungebleichte Rohleinwand, wurde in Hamburg für den Export gefärbt. Mit dem Jahre 1627 hören die Nachrichten von Getreidegeschäften auf. Das kann natürlich damit erklärt werden, daß die Überlieferung aufhört, also eine Frage der Quellen sein. Der Grund dürfte allerdings in erster Linie darin zu suchen sein, daß unter den Folgen des Krieges, der wechselnden Besetzung des Hinterlandes durch kaiserliche und schwedische Truppen, der Ausplünderung des Landes und des damit verbundenen Produktionsrückganges und des Absinkens der Schifffahrt der Getreidehandel unmöglich wurde. Nach 1628 ist für

Heinrich Möller nur noch der Handel mit Textilien nachzuweisen, allerdings von erheblichem Umfang trotz des Krieges.

Folgen wir nun dem Getreidegeschäft Möllers in der Zeit vor 1627. Zwischen 1616 und 1620 erscheinen in den Büchern H. Möllers nur relativ geringe Getreidemengen. Erst ab 1620 kaufte er Gerste und Roggen in großen Mengen. Die Masse des Getreides erwarb er gegen Barzahlung von den Gütern der näheren und weiteren Umgegend Stralsunds. Seine Lieferanten waren teils Bauern, zum größten Teil aber adelige Gutsbesitzer aus Vorpommern, Rügen und Ostmecklenburg. 1621/1622 kaufte er z. B. von dem Junker von Kalen auf Savenitz 16 Last, 28 Scheffel Gerste; von dem Junker Wedige Gher zu Katzenow 9 Last, 1 Drömt, 8 Scheffel Roggen; von dem Junker Andreas Narman zu Tribberatz 7 Last, 6 Drömt, 8 Scheffel Gerste; von Junker Balzer von Datenberg zu Oldenhagen 2 Last, 6 Drömt Roggen; von dem Junker Wedige von der Osten zu Gatevitz 10 Last, 9 Scheffel Roggen; von dem Hauptmann zu Neukalen, Baltzer von Jasmund, 4 Last Roggen. Im Jahre 1623 kaufte er aus dem fürstlichen Amt Gnoien 8 Last, 3 Drömt, 9 Scheffel Roggen; von dem Junker Kuno von Kalen zu Savenitz 9 Last, 4 Drömt, 7 Scheffel Gerste. 1624/1625 lieferte Kuno von Kalen wieder 7 Last, 1 Drömt, 4 Scheffel Gerste. Im Herbst 1624 kaufte er für 800 Gulden Gerste und Roggen von dem Amtshauptmann Baltzer von Jasmund, Amt Dargun, und von dem Amtshauptmann Wilhelm von Troyff, Amt Loitz, 10 Last Roggen und 10 Last Gerste für insgesamt 2880 Gulden. Im November 1625 schloß Heinrich Möller mit David Schütt, herzoglichem Küchenmeister des Amtes Dargun, einen Vertrag, wonach dieser gegen Zahlung von 1920 Gulden 20 Last Gerste zu liefern hatte. Im Januar 1626 verpflichtete sich der Junker Hans Jürgen von der Groeben zu Tetzleben, gegen Zahlung von 1960 Gulden 12 Last Roggen und 8 Last Gerste zu liefern. Insgesamt kaufte Heinrich Möller in diesen Jahren etwa 305 Tonnen Gerste und 130 Tonnen Roggen und bezahlte dafür annähernd 31 500 Reichstaler. Neben dem Getreide, das er von den Dörfern und adeligen Höfen der Stralsunder Umgebung aufkaufte, erhielt er auch zu Schiff Gerste aus Königsberg und aus Ystad in Dänemark. Leider lassen die Eintragungen in den Büchern Möllers keinen Schluß darüber zu, ob das Getreide aus adeligen oder bäuerlichen Eigenwirtschaften stammte. Immerhin scheint soviel festzustehen, daß die Bauern Vorpommerns und Rügens nicht mehr in nennenswertem Umfang frei über ihre Produkte verfügen konnten. Der Adel hatte sich des bäuerlichen Produkts bemächtigt und erscheint fast ausschließlich als Getreidelieferant. Zugleich zeichnet sich hier eine Verbindung ab, die für die späteren Jahrhunderte in Nordostdeutschland von immer größerer Bedeutung werden sollte: die enge

ökonomische Bindung des Städtebürgertums an den Feudaladel des Hinterlandes, die Verkettung der beiderseitigen wirtschaftlichen und politischen Interessen, die dazu führte, daß die Handelsbourgeoisie der Seestädte wirtschaftlich und politisch in das Schlepptau der politisch herrschenden Adelsklasse gerieten.

Doch kehren wir wieder zu unserem Ausgangspunkt zurück! Es ist nun aufschlußreich, daß H. Möller die Gerste und den Roggen nicht unmittelbar weiterverkaufte — die wenigen Eintragungen über Verkäufe von Roggen und Gerste spielen im Gesamtumsatz kaum eine Rolle —, sondern erst zu Malz und Mehl verarbeiten ließ und sie dann als Stückmalz und Mehl weiterverkaufte mit einem dementsprechend höheren Handelsprofit.

Enge geschäftliche Beziehungen unterhielt H. Möller zu Hamburg über seinen Schwager Johann Spitzenberg daselbst. Seit dem Frühjahr 1618 lieferte er beträchtliche Mengen von Malz und Mehl nach Hamburg (9 Last Tonnenmehl und $\frac{1}{2}$ Last Stückmalz). Zu gleicher Zeit verkaufte er über Henning Andres in Hamburg nach Bremen 50 Last Tonnenmehl, zahlbar bis Weihnachten 1618 in Hamburg.

Von 1620 bis 1626 stand Möller in engen Handelsbeziehungen zu Hamburger Bergenfahrern: 1620 Februar 10 lieferte Möller an vier Hamburger Bergenfahrer 29 Last Tonnenmehl, 1 Last Stückmehl und 4 Last Stückmalz. Anfang 1621 (Januar bis April) verkaufte er an 5 Hamburger Bergenfahrer 22 Last Tonnenmehl, 10 Last Stückmalz und 1 Last Stückmehl. 1621 März 29 schickte Möller mit Schiffer Tönnies Rademann 2 Last Tonnenmehl auf „mein selbst ebentuer“ nach Bergen. 1621 April 23 schickte er auf ein Schreiben von Berent Kordes, Hamburg, mit Schiffer Andreas Gall 4 Last Tonnenmehl an den Gesellen von Kordes, Winklen Lampe, in den Engelgarten nach Bergen. 1622 März 10 lieferte er an die Hamburger Bergenfahrer Heinrich Ehlers, Faßemer Bake, Karsten Wrede, Karsten Wymmeyer 24 Last Tonnenmehl, $1\frac{1}{2}$ Last Stückmehl, $4\frac{1}{2}$ Last Malz. 1622 April 22 schickte er mit dem Schiff von Jakob Jantzen 25 Last Malz nach Hamburg.

Als Beispiel dafür, wie man in damaliger Zeit die Waren nach Bergen zu verschiffen pflegte, mögen die Eintragungen des Frühjahrs 1622 dienen: Der Hamburger Bergenfahrer Heinrich Ehlers läßt an seinen Kaufgesellen Jakob Schmidt nach Bergen verschiffen:

1622 März 27 mit Schiffer Tewes Klar	1 Last Tonnenmehl
1622 März 27 mit Schiffer Jochim Neseke	1 Last Tonnenmehl
1622 März 27 mit Schiffer Tönnies Rademann	2 Last Tonnenmehl
1622 März 28 mit Schiffer Hans Riesorp	1 Last Tonnenmehl
1622 März 28 mit Schiffer Berent Möller	1 Last Stückschmalz

1622 Juni 13	mit Schiffer Karsten Ryken	3 Last Tonnenmehl
1622 Juni 17	mit Schiffer Jochim Neseke	2 Last Tonnenmehl

Der Hamburger Bergenfahrer Karsten Wrede an seinen Kaufgesellen Michel Haßmann nach Bergen:

1622 März 27	mit Schiffer Jochim Neseke	1½ Last Tonnenmehl
1622 März 28	mit Schiffer Hans Riesorp	1 Last Tonnenmehl, ½ Last Stückmalz
1622 März 28	mit Schiffer Berent Möller	1 Last Tonnenmehl
1622 Juni 14	mit Schiffer Karsten Ryke	½ Last Stückmalz
1622 Juni 17	mit Schiffer Jochim Neseke	2 Last Tonnenmehl, ½ Last Tonnenmehl

Der Hamburger Bergenfahrer Karsten Wymmeyer an seinen Kaufgesellen Hinrich Wilken nach Bergen:

1622 März 27	mit Schiffer Tönnies Rademann	2 Last Tonnenmehl
1622 Juni	mit Schiffer Berent Möller	3 Last Tonnenmehl

Der Hamburger Bergenfahrer Faßemer Backe an seinen Kaufgesellen Jochim Dreyer nach Bergen:

1622 März 28	mit Schiffer Hans Riesop	1 Last Tonnenmehl
1622 März 28	mit Schiffer Berent Möller	1 Last Stückmalz
1622 Juni 13	mit Schiffer Karsten Ryke	1 Last Tonnenmehl
1622 Juni 17	mit Schiffer Jochim Neseke	1 Last Tonnenmehl

Der Handel nach Bergen ging also durchaus nach traditioneller Weise vor sich. Die Hamburger Bergenfahrer beauftragten ihren Stralsunder Geschäftspartner Heinrich Möller mit der Lieferung der Waren und der Beförderung nach Bergen. Nach dem alten Brauch der Verteilung des Risikos wurden die Waren zu verschiedenen Zeiten in verschiedene Schiffe geladen. Die sechs hier genannten Schiffer scheinen ständig auf der Route nach Bergen gefahren zu sein. Mit Beginn der Schifffahrt, Ende März, liefen die Schiffe aus. Durchschnittlich wurde wohl nur eine Fahrt nach Bergen gemacht; nur Jochim Neseke und Berent Möller fuhren zweimal.

Im Frühjahr 1623 sandte Möller für die Hamburger Bergenfahrer insgesamt 40 Last Tonnenmehl und 4 Last Stückmalz nach Bergen und 1624 43 Last Mehl und 3 Last Stückmalz; 1625 14 Last Mehl und 2 Last Stückmalz; 1626 35 Last Mehl; im Frühjahr 1627 verschickte er auf Rechnung der Hamburger 74 Last Tonnenmehl und 1 Last Stückmehl nach Bergen. Neben den Hamburger Bergenfahrern stand Möller auch mit Bergenfahrern aus Lübeck in Handelsbeziehungen: 1624 April 7 schickte er auf ein Schreiben des Lübecker Bürgers Cordt Wolters 7 Last Tonnenmehl im Wert von

720 Mrk. Lüb. nach Bergen; 1626 März 1 verschifft er für Frau Agneta von Doylen und ihren Sohn Dietrich von Doylen 10 Last Tonnenmehl und 3 Last Stückmalz und 1627 April 17 10 Last Tonnenmehl und 2 Last Stückmalz an ihre Kaufgesellen Paul Schlüter und Lüder Gerdes nach Bergen. Auffallend ist dabei, daß Mutter und Sohn jeder für sich in Bergen einen Kaufgesellen hatten. 1626 April 7 und 1627 Februar 12 lieferte Möller für den Lübecker Bergenfahrer Hinrich Paschen insgesamt 22 Last Tonnenmehl und 4 Last Stückmalz nach Bergen.

Nach seinen Aufzeichnungen verkaufte Möller in der Zeit zwischen 1620 und 1627 insgesamt $414\frac{1}{2}$ Last Tonnenmehl und $132\frac{1}{2}$ Last Stückmalz an seine Hamburger und Lübecker Geschäftspartner, wovon der größere Teil nach Bergen exportiert wurde. Das wären, wenn wir die Last mit 1932 kg rechnen, 801 Gewichtstonnen Mehl und 256 Gewichtstonnen Malz. Die Preise waren außerordentlich unterschiedlich und schwankten bei Mehl zwischen 87 und 123 Mrk. Lüb., bei Malz zwischen 145 und 180 Mrk. Lüb. etwa je Last. Rechnen wir bei Mehl einen Preis von durchschnittlich 103 Mrk. Lüb. und bei Malz von 160 Mrk. Lüb. je Last, so erzielte Möller in diesen Jahren einen Gesamtverkaufspreis von annähernd 65 000 Mrk. Lüb. für Mehl und Malz. Das entspräche auf heutige Geldwerte umgerechnet einer Summe von etwa 256 000 Mrk. für Mehl und 128 000 Mrk. für Malz. Aus alledem ergibt sich die Feststellung, daß wir es bei Heinrich Möller mit einem Kaufmann großen Stils zu tun haben.

Aber die Geschäfte mit Mehl und Malz nach Bergen in Zusammenarbeit mit Hamburger und Lübecker Bergenfahrern sind nur ein Teil seiner vielseitigen kaufmännischen Tätigkeit. So bedeutend sie auch für sich sein mögen, im Gesamtgeschäft Möllers sind sie nur der kleinere Teil. Der größere Teil betraf den Handel mit Textilien.

Der gewaltige Aufschwung der Produktion von Textilien, insbesondere der Leinenproduktion seit der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts in Deutschland ist in neuerer Zeit häufig untersucht worden⁴. In ihm spiegelt sich der Übergang von der feudalen zur kapitalistischen Produktionsweise in seinen historischen Formen besonders deutlich wider. In Sachsen, der Lausitz, in Schlesien und Westfalen entwickelte sich die Leinenweberei zu einem ausgesprochenen Exportgewerbe für die Bedürfnisse eines Weltmarktes. Gleichzeitig und in enger Wechselbeziehung dazu vollzog sich der Aufschwung Leipzigs und Frankfurts a. M. zu Messeplätzen und Märkten von internationaler Bedeutung, die eine starke Anziehungskraft auf italienische, niederländische,

⁴ Vgl. Einleitung, S. 32 f. und Anm. 54, 55.

portugiesische Kaufleute ausübten. Neben Leipzig und Frankfurt war es besonders Hamburg, das von der Entwicklung des Weltmarktes mit Textilien profitierte. Hamburg wurde geradezu der Hafen Leipzigs und, wenn auch in geringem Maße, für Frankfurt⁵. Trotz aller Widerstände der Hanse hatte Hamburg in geschickter Anpassung an die sich wandelnde wirtschaftliche und politische Situation den Merchant Adventurers gleich den spanisch/portugiesischen Juden und niederländischen Flüchtlingen Asyl und Niederlassung gewährt und wurde eigentlich erst jetzt ein internationaler Markt und Hafen. Lübeck wurde in Umkehrung alter Rangverhältnisse in den zweiten Rang zurückgedrängt und faktisch zum Ostseehafen Hamburgs gemacht.

Im Zusammenhang mit der sprunghaften Entwicklung der mitteldeutschen Leinenproduktion, die sich unter dem entscheidenden Einfluß des Nürnberger und Augsburger Handelskapitals und dem von diesem entwickelten System des Zunftkaufes⁶ vollzog, darf aber nicht übersehen werden, daß besonders gegen Ende des 16. Jahrhunderts auch die nichtzünftige, ländliche Leinenproduktion einen erheblichen Aufschwung erlebte⁷. Man kann sagen, daß die Leinenweberei praktisch überall betrieben wurde, auch in den kleinen Landstädten und auf dem Lande und durchaus nicht nur für den eigenen oder lokalen Bedarf.

Wenn auch die deutsche Textilproduktion in erster Linie für den Export arbeitete, so darf nicht übersehen werden, daß auch der Inlandsmarkt seine Aufnahmefähigkeit erheblich erweitert haben muß, daß der Import von Textilien aus dem Ausland: von Italien, Frankreich, den Niederlanden und England, vornehmlich von kostbaren Tuchen, Seiden, Spitzen, Borten, Schnüren, Strümpfen, Hüten und dergleichen, einen großen Umfang annahm. Kulturgeschichtlich bezeichnet das 16. und 17. Jahrhundert den Übergang zum Barock. Kleiderluxus war nicht nur eine Erscheinung der feudalen Gesellschaft, des Adels und des Klerus, sondern ebenso der Bürger und auch der unteren Schichten. Spitzen, Seidenstoffe, Borten und Schnüre waren nicht das Privileg der begüterten Schichten und der Ausdruck eines gehobenen Lebensstandards, sondern ausgesprochene „Massenbedarfsartikel“. Man sollte sich durch die Tatsache des politischen Aufstiegs der feudalen Partikulargewalten, der all-

⁵ Vgl. H. Kellenbenz: Oberdeutsche Portugal- und Spanienhändler in Hamburg um 1600, in: *Städtewesen und Bürgertum als geschichtliche Kräfte*. Gedächtnisschrift für Fritz Rörig. Herausgegeben von A. v. Brandt und W. Koppe, Lübeck 1953, S. 513 ff.

⁶ Vgl. Aubin/Kunze: *Leinernerzeugung und Leinenabsatz im östlichen Mitteldeutschland*, a. a. O., bes. S. 140, 162, 193 und 197 ff.

⁷ Vgl. G. Heitz: *Ländliche Leinenproduktion in Sachsen*, a. a. O.

mählichen Herausbildung eines kleinstaatlichen Absolutismus nicht zu der Annahme führen lassen, als ob die Produktion bereits in der 2. Hälfte des 16. Jahrhunderts hauptsächlich für die Bedürfnisse der fürstlichen und adeligen Höfe gearbeitet habe⁸. In den kleinen Residenzstädten mag das eine Rolle gespielt haben; aber auf das Ganze gesehen, trifft das sicher nicht zu.

Auch in den Hansestädten hat man von dem allgemeinen Aufschwung der Textilproduktion und des Handels profitiert und nach Kräften an ihm teilgenommen. Der Handel mit flandrischen und englischen Tuchen war in den Hansestädten seit altersher bekannt; die Tuchhändler oder Gewandschneider gehörten zu der reichsten und politisch führenden Schicht. Westeuropäische Tuche gehörten schon in der Frühzeit der Hanse zu den wertvollsten Tauschobjekten gegen die Naturalprodukte des Ostseeraums, und auch in der Spätzeit spielte der Handel mit Textilien und Kramwaren eine nicht geringere Rolle⁹. Nicht wenige Kaufleute hatten sich auf ihn spezialisiert; aber wohl alle größeren Kaufleute haben ihn neben ihrem Handel mit Bier, Getreide, Malz, Salz, Fisch und Gewürzen betrieben. Gerade die Breite und Verschiedenartigkeit der Warensortimente, mit denen der durchschnittliche Kaufmann zu handeln pflegte, ermöglichte es ihm, sich schnell den wechselnden Wirtschaftslagen anzupassen, Risiken zu verteilen und von der einen Warengruppe auf die andere auszuweichen. Und noch ein anderes! Fritz Rörig hat sich seinerzeit energisch gegen die Behauptungen Sombarts und Büchers verwahrt, der hansische Kaufmann sei nur ein kleiner Krämer mit geringem Kapital und Umsatz gewesen, und mit Nachdruck seine These vom Großhändler verfochten¹⁰. In seiner Polemik hat Rörig im Grunde genommen durchaus recht gehabt, aber doch die Proportionen verschoben. Die heute allgemein übliche Trennung zwischen Großhandel und Kleinhandel war der hansischen Zeit weitgehend fremd, genauso wie eine Spezialisierung auf be-

⁸ Vgl. Max Steinmetz: Thesen zur frühbürgerlichen Revolution in Deutschland, in: Deutsche Historiker Gesellschaft: Die Frühbürgerliche Revolution in Deutschland, Berlin 1964, S. 7 ff.

⁹ Fritz Rörig: Großhandel und Großhändler in Lübeck des 14. Jahrhunderts, in: Wirtschaftskräfte im Mittelalter, a. a. O., S. 216 ff.
Gegen Ende des 16. Jh. scheint die Ausfuhr von Kramwaren nach Norwegen stark zugenommen zu haben. Die Norweger klagten darüber, daß sie statt mit Mehl, Bier und Malz zu stark mit „unnötigen“ Kramwaren beliefert würden. Vgl. Rostock Stadtarchiv: Ratsakten-Hanseverhandlungen 1573—1595, Vol. 35. Schreiben Kg. Friedrichs II. von Dänemark an Lübeck, 1573 März 17 und 1574 Februar 25.

¹⁰ Fritz Rörig: Großhandel und Großhändler in Lübeck des 14. Jahrhunderts, in: Wirtschaftskräfte im Mittelalter a. a. O., S. 216 ff.

stimmte Waren. Der hansische Kaufmann kaufte und verkaufte im Großen wie im Kleinen. Ob man Großkaufmann oder Kleinkaufmann sein konnte, war letztlich eine Frage der wirtschaftlichen Möglichkeiten, eine Frage des verfügbaren Kapitals und des Kredits.

Auch Hinrich Möller hat, soweit wir es zurückverfolgen können, neben seinem Mehl-, Getreide- und Malzhandel in großem Umfang mit Textilien gehandelt. Seit 1627, nachdem der Getreidehandel als Folge des Krieges praktisch zum Erliegen gekommen war, ist er fast ausschließlich im Textilhandel tätig gewesen. Den größten Teil seiner Tuche bezog er aus Hamburg über seine Schwäger Hans Spitzenberg und Hermann Heldt. Im Vordergrund standen englische Laken, sowie Tuche aus Brabant verschiedener Qualitäten und Farben. Seit 1620 erscheinen in seinem Geschäftsbuch Jahr für Jahr die Eintragungen über Lieferungen aus Hamburg:

1620 im Wert von	5 639 Rtlr.	29 B	1635 im Wert von	4 162 Rtlr.	20 B
1621 im Wert von	8 016 Rtlr.		1636 im Wert von	4 771 Rtlr.	22 B
1622 im Wert von	6 163 Rtlr.	17 B	1637 im Wert von	5 258 Rtlr.	29 B
1623 im Wert von	4 371 Rtlr.		1638 im Wert von	6 467 Rtlr.	
1624 im Wert von	5 211 Rtlr.	31 B	1639 im Wert von	5 730 Rtlr.	31 B
1625 im Wert von	6 023 Rtlr.		1640 im Wert von	2 740 Rtlr.	6 B
1626 im Wert von	4 689 Rtlr.		1641 im Wert von	3 058 Rtlr.	4 B
1627 im Wert von	6 530 Rtlr.	19 B	1642 im Wert von	5 817 Rtlr.	11 B
1628 im Wert von	6 169 Rtlr.	4 B	1643 im Wert von	5 601 Rtlr.	18 B
1629 im Wert von	5 481 Rtlr.	3 B	1644 im Wert von	6 874 Rtlr.	22 B
1630 im Wert von	23 037 Rtlr.	23 B	1645 im Wert von	5 926 Rtlr.	28 B
1631 im Wert von	9 492 Rtlr.	21 B	1646 im Wert von	6 311 Rtlr.	22 B
1632 im Wert von	2 613 Rtlr.	7 B	1647 im Wert von	4 657 Rtlr.	2 B
1633 im Wert von	4 003 Rtlr.	28 B	1648	—	—
1634 im Wert von	4 190 Rtlr.		1649 im Wert von	6 600 Rtlr.	
					<hr/>
					175 007 Rtlr. 13 B

Im Laufe von 30 Jahren hat also Möller jährlich im Durchschnitt für rund 5800 Rtlr. Textilwaren aus Hamburg bezogen. Wenn wir versuchen, nach dem Beispiel E. Waschinskis uns neuzeitlicher Wertvorstellungen zu bedienen, so erhielten wir als Gesamtsumme 3,15 Millionen RM (1937) und jährlich 104 000 RM. (1937)⁴¹. Das sind an sich schon sehr beträchtliche Summen, deren wirkliche Bedeutung sich noch um so mehr erhöht, wenn wir bedenken, daß diese Geschäfte in der Zeit des Dreißigjährigen Krieges gemacht wurden.

⁴¹ Vgl. E. Waschinski: Währung, Preisentwicklung und Kaufkraft des Geldes in Schleswig-Holstein von 1226—1864, Neumünster 1952, Anhang S. 205 ff., Tab. 6. Selbstverständlich handelt es sich bei diesen Umrechnungen nur um annähernde Werte.

Wenn wir uns von den Quantitäten der Tuche eine Vorstellung zu machen versuchen, so käme man, da eine Elle englischer Laken ungefähr 4 Reichstaler kostete, auf 45 000 Ellen Tuch oder rd. 30 000 Meter. Durchschnittlich bezog Möller also etwa 1500 Ellen englische und andere Laken aus Hamburg.

Das Handelsgeschäft mit seinen Hamburger Geschäftspartnern Johann Spitzenberg und Hermann Heldt erfolgte in der Regel in der Weise, daß diese die Warenlieferungen an Möller zunächst kreditierten. Die Verrechnung erfolgte nur zum geringsten Teil in direkter Barzahlung, sondern in den meisten Fällen über die Guthaben Möllers bei den Hamburger Bergenfahrern für Mehl- und Malzlieferungen nach Bergen. Nach 1627 scheint es allerdings, als ob Möller seinen Kredit bei Spitzenberg überspannt hätte; denn 1630 Dezember 25 nahm Möller bei Spitzenberg einen Kredit von 2000 Rtlr. auf zu 7% Verzinsung und gab ihm eine Obligation über 2500 Rtlr. 1633 zeichneten sich erneute Zahlungsschwierigkeiten ab. 1633 Dezember 6 rechnete Möller mit dem Gesellen Hermann Heldts aus Hamburg, Alexander Tank, ab. Es ergab sich, daß die Schulden Möllers bei Hermann Heldt sich zu dieser Zeit auf 15 082 Mrk. lüb, 10 ß beliefen. Möller übergab Tank einen Obligation über 6000 Mrk. lüb auf 2 Jahre mit einer jährlichen Verzinsung von 420 Mrk. lüb. Die restlichen 9081 Mrk. lüb, 10 ß wollte Möller im Sommer 1634 bezahlen. Die Zahlung erfolgte dann auch in der Zeit vom April bis Dezember in Form von Wechseln auf verschiedener Hamburger Geschäftspartner.

Auch in Lübeck kaufte Möller Textilien. 1630 November 16 erhielt er von Jürgen Plönnies eine Partie Laken für 1547 Rtlr. 24 ß und Dezember 6 von Berendt Schomaker 9 Stück schlesische Leinwand für 211 Rtlr. 16 ß. Über die Beziehungen zu den Lübecker Kaufleuten Hinrich Paschen, Cordt Wolters, Agneta und Diederich von Doyley wurde bereits berichtet. Neben diesen standen noch Paul Wübekingh (Wibbeking) d. J. und der Großreeder Melchior vom Dike aus Lübeck mit Möller in geschäftlichen Verbindungen: 1616 November 6, 1617 September 13, 1620 Juni 18, Juli 24, November 5, 1623 Juli 20 empfing Möller von P. Wübekingh aus Lübeck Lüneburger Salz im Gewicht von insgesamt 11 Last, und für Melchior vom Dike zahlte er lt. Schreiben vom 1626 März 15 an Berent von Senden in Stralsund 35 Rtlr., 3 ß.

Einige Jahre lang — soweit es sich jedenfalls in den Geschäftsbüchern Möllers verfolgen läßt — betrieb er über Lübeck einen ziemlich intensiven Handel mit pommerscher Leinwand nach Hamburg. Es handelte sich um gebleichte Leinwand, die er in Hamburg färben ließ; sie war also offensichtlich für den Export bestimmt: 1620 Juni 25 schickte Möller an Johann Spitzenberg nach Hamburg 8 Ballen Hedenleinwand (294 Ellen) und 10 Ballen

Flachsleinwand (384 Viertelellen). 1620 Juli 4 fuhr Möller selbst nach Hamburg mit 54 Ballen Flachs- und Hedenleinwand von insgesamt 1600 breiten Ellen. 1620 Oktober 2 sandte Möller an Spitzenberg nach Hamburg 211 Mrk. lüb. schweres Geld zur Bezahlung der Färber. 1620 November schickte Möller an seinen Geschäftspartner Valentin Gudtleben in Lübeck einen Beutel mit 500 Mrk. lüb. in schwerem Geld, den er weiter an Johann Spitzenberg in Hamburg befördern sollte, und 75 Mrk. lüb., 11 ß als Entgelt für die Beförderung der Leinwand nach Hamburg. 1621 Mai 28 ließ er mit Schiffer Jürgen Bandelin an Valentin Gudtleben in Lübeck zwei Packen mit 33 Stück pommerscher Laken und 22 Ballen Leinwand schaffen, die dieser an seinen Schwager Johann Spitzenberg nach Hamburg zum Färben liefern sollte; 1621 Juli 18 und Oktober 31 schickte er insgesamt 33 weiße pommersche Laken nach Hamburg zum Färben, desgleichen 1622 März 25 und Dezember 18 insgesamt 21 weiße pommersche Laken. 1623 März 24 und April 20 sandte Möller mit den Schiffen Jochim Masch und Jürgen Bandelin in drei Packen 48 Stück pommersche Laken an Valentin Gudtleben nach Lübeck zur Weiterbeförderung nach Hamburg an Johann Spitzenberg zum Färben.

Nach 1623 hören die Eintragungen über den Handel mit pommerscher Leinwand nach Hamburg in dem Geschäftsbuch Möllers auf. Ob dafür ein Zusammenhang mit kriegerischen Ereignissen besteht, ist schwer zu sagen; denn wie das Getreide, so dürfte auch die Leinwand aus den kleinen Städten und den Dörfern des pommerschen Hinterlandes von Stralsund stammen.

Wie schon der Getreidehandel, so zeigt auch der Leinwandhandel Möllers die engen Beziehungen und Verflechtungen einer so bedeutenden Handelsstadt wie Stralsund mit den Dörfern und Kleinstädten seines engeren Hinterlandes. Das wird noch deutlicher, wenn wir sehen, wohin die großen Posten an Textilien gingen, die Möller Jahr für Jahr aus Hamburg bezog. Der Großhändler hatte es mit Fernmärkten, mit Bergen und Hamburg zu tun; der Kleinhändler mit der Stadt und ihrer Umgebung. Der Importeur und Exporteur handelte mit großen Quantitäten und Werten, der Detaillist mit kleinen und kleinsten Mengen und geringfügigen Summen. Da der Kleinhandel später noch an anderen Beispielen erörtert werden soll, sei hier nur, soweit er Hinrich Möller betrifft, eine Zusammenfassung gegeben. Seine Kunden, an die er seine Textilien weiterverkauft, stammen aus allen Klassen und Schichten der Gesellschaft. Da erscheinen die Gräfin Horn, die Gattin des schwedischen Gesandten Klaus Horn, der schwedische General Baner, der adelige Landjunker Heinrich v. d. Osten, der Bürgermeister Nikolaus von Braun, der Ratsherr Jürgen Illies, der Großkaufmann Johann von Scheven, die Pastoren Johann Vetter zu Bergen und Jochim Stresau zu Ramin,

der Glaser Klaus Westphal, der Schneider Adam Dreyer, der Riemenschneider Erdmann Burmester, der Tischler Hans Rollbergen, der Müller Hans Wardermann, der Schiffer Bartolomäus Gammer, sowie Hausfrauen und viele andere.

Trotz Pest, Belagerung und Krieg fanden die teuren Tuche, Spitzen, Schnüre, Strümpfe, Hüte usw. — eine Elle feinen holländischen Tuches kostete immerhin 7 Rtlr. — einen breiten Abnehmerkreis, eine Tatsache, die uns mit veranlassen sollte, vorsichtiger und differenzierter in der Beurteilung der Wirkungen des Dreißigjährigen Krieges auf den wirtschaftlichen Niedergang der Hansestädte zu sein. Da allerdings in dem vorliegenden Material kaum ein Bauer erscheint, könnte der Schluß gerechtfertigt sein, daß die Bauern nicht zu den Abnehmern teurer städtischer Textilien gehörten. Aber da wir kaum etwas darüber wissen, ob und in welchem Umfang die kleinen Landstädte und Lokalmärkte für den Bedarf der bäuerlichen Bevölkerung Verteilerfunktionen hatten, sollten ex silentio keine allzu weitgehenden Schlüsse gezogen werden.

Gerade für die Verteilerfunktion der Jahrmärkte in Landstädten und Dörfern für das flache Land dürfte das Geschäftsbuch des Stralsunder Leinwandhändlers Hoppe aus den Jahren 1636 bis 1641 einige Aufschlüsse geben¹². Bei Hoppe handelt es sich möglicherweise um den ehemaligen Handlungsdiener Johann von Schevens. Hoppe besaß von 1637 bis 1641 in Stralsund eine Bude, aus der er 1637: 10 190 fl., 1638: 9586 fl., 1639: 8203 fl., 1640: 5845 fl., 1641: 5748 fl. und 1642: 4284 fl. für verkaufte Waren einnahm. 1642 wurde ihm die Bude geschlossen. Die ständig sinkenden Einnahmen sind vielleicht auf die zunehmende Verelendung und Armut der Bevölkerung als Folgen des Krieges zurückzuführen. Sein Warenlager an Textilien umfaßte viele Sorten: Laken aus Spanien (bzw. auf spanische Art), den Niederlanden, Pommern (Kolberg), Brandenburg (Salzwedel), England, Tuche aus Spanien, Kolberg, Meißen, Greiffenberg, sowie holländischen Fries, Baye, Dusinken, Kirsey, Köper, Drillich, Püklaken, Waluser u. a., vom grauen Walenstoff für 6 ß die Elle bis zum dunklen spanischen Tuch für 6 fl. die Elle. Mit diesen Waren besuchte Hoppe die Oster- und Herbstmärkte in Bergen, Sagard und Wittow auf Rügen, in Grimmen, Eixen, Abtshagen, Richtenberg und Franzburg, Stettin und Kolberg. Auch mit Neubrandenburg, Anklam und Wolgast bestanden Handelsverbindungen. Neben den Textilien handelte er auch mit Roggen, Hopfen und Holz. So schickte er z. B. am 6. Juni 1638 von Stettin

¹² Stralsund Stadtarchiv: Rep. II, H 3, Nr. 61. Geschäftsbuch eines Leinwandhändlers 1636–1641.

nach dem schwedischen Hafen Göteborg 40 Wispel und 16 Scheffel Roggen für 286 Rtlr. einschließlich 74 Rtlr. Zoll und Fracht und erzielte dafür im Verkauf 968 Rtlr. 20 B, also einen Gewinn von 608 Rtlr. 20 B (!) = 62,5 %. Ein wirklich sehr vorteilhaftes Geschäft! So wie Hoppe haben sicher auch zahlreiche andere Stralsunder Kaufleute die Jahrmärkte der Landstädte und Kirchdörfer der engeren und weiteren Umgebung Stralsunds besucht. Mochten die umgesetzten Warenmengen und die daraus erzielten Gewinne auch im einzelnen nicht besonders hoch sein — Hoppes Erlöse bewegen sich zwischen 500 fl., die er z. B. 1637 auf dem Markt zu Bergen auf Rügen erzielte und 35 fl. auf dem Markt des Kirchdorfes Eixen —: insgesamt gesehen, dürfte der Nahmarkthandel keine geringe Bedeutung gehabt haben.

Von großem Wert für die Handelsgeschichte Stralsunds im 17. Jahrhundert erweist sich das Geschäftsbuch des Stralsunder Tuchhändlers und Krämers Henrich Sander (1618 bis 1630)⁴³. Sander scheint aus Niedersachsen zu stammen; sein Vater, Johann Sander, wohnte in Melle bei Osnabrück. Sein Bruder, Balthasar Sander, wohnte gleichfalls in Stralsund und scheint in der Handlung Henrich Sanders tätig gewesen zu sein. In den geschäftlichen Beziehungen Sanders zeichnen sich deutlich zwei Hauptzentren ab: Leipzig und Hamburg. Zwischen 1619 und 1627 erwähnt das Geschäftsbuch regelmäßig jedes Jahr Reisen zur Oster- oder Michaeli-Messe nach Leipzig; 1619 und 1623 reiste er nach Hamburg. Aus Leipzig und Hamburg bezog er die Masse seiner Waren. Auch mit Frankfurt a. M. und Amsterdam, mit Kopenhagen, Stockholm, Danzig und Lübeck verbanden ihn geschäftliche Interessen. Hinter diesen Namen werden die großen wirtschaftlichen Veränderungen und die Verlagerung des Welthandels deutlich, die sich seit der 2. Hälfte des 16. Jahrhunderts in Europa vollzogen haben. Schon in den Kaufmannsbüchern Heinrich Möllers spiegelte sich die überragende Bedeutung Hamburgs wider, hinter der Lübeck sichtbar zurücktritt. Hamburg hatte das Erbe Lübecks als wichtigster Hafen und zentraler Handelsplatz Norddeutschlands angetreten. Auch in den Aufzeichnungen Sanders steht Hamburg an erster Stelle; Lübeck hat in den Beziehungen Sanders zu Hamburg nur die Bedeutung einer Zwischenstation, die zwischen Stralsund und Hamburg vermittelte oder auf der Reise von und nach Hamburg aufgesucht wurde. Wichtiger aber noch als Hamburg ist Leipzig geworden. Die Leipziger Oster- und Michaeli-Messen haben als internationale Warenmesse eine solche Bedeutung erlangt, daß ein Tuch- und Kramhändler aus Norddeutschland Jahr für Jahr — während des

⁴³ Stralsund Stadtarchiv: Rep. II, Nr. 44 und 57, Kaufmannsbuch und Kladder des Henrich Sander (1618—1630).

Dreißigjährigen Krieges — die Strapazen und Risiken einer langen Reise nach Leipzig auf sich nahm; denn nur hier war das Warenangebot der europäischen Textilproduktion in ihrer Fülle und Reichhaltigkeit versammelt, was sich nur zu deutlich in dem Warensortiment Sanders zeigt. Es würde viel zu weit führen, wenn man all die einzelnen Warensorten aufführen wollte, mit denen Sander handelte. Sein Geschäftsbuch verzeichnet nicht weniger als 270 verschiedene Positionen; sie sind ein eindrucksvolles Zeugnis für die Breite und Vielfalt der Produktion. Hier seien nur die Waren aufgeführt, die die Internationalität der Leipziger Messen auf dem Gebiet der Textil- und Kramwaren bezeugen: Sander kaufte und verkaufte: Strümpfe und Hosen aus England und Leiden; Schnüre, Fransen und Borten aus Frankreich, den Niederlanden und Neapel; Leinwand aus Schlesien und Westfalen; Barchent und Rasch aus Oberdeutschland; Taft aus Neapel und Florenz; Seide aus Venedig; Atlas aus Brügge, Venedig, Bologna, Florenz; Damast aus Brügge, England und der Türkei; Samt aus Genua und den Niederlanden. Über Leipzig, Frankfurt und Hamburg als den zentralen mitteleuropäischen Märkten verteilte sich das reichhaltige Warenangebot einer internationalen Textilproduktion; hier deckten die Kaufleute aus ganz Deutschland ihren Bedarf zur Weiterverteilung an die Kleinstädte und Dörfer. Über Leipzig und Hamburg fanden auch die Kaufleute aus den Hansestädten den Anschluß an den Welthandelsverkehr. An der Tatsache, daß die Tuchhändler der Ostseestädte regelmäßig die Leipziger Messen besuchten, zeigt sich deutlich die Verlagerung der Hauptrichtungen des Welthandels von der Ostsee in das Binnenland nach Mittel- und Oberdeutschland.

Den größten Teil seiner Waren von der Leipziger Messe scheint Sander in bar bezahlt zu haben. In seinen Geschäftsbüchern finden sich keine Eintragungen über Warenlieferungen nach Leipzig. Was hätte Stralsund Leipzig auch bieten können, da für die traditionellen Exportprodukte der Hansestädte an der Ostsee, Getreide, Mehl, Bier und Malz, im Binnenhandel kein Bedarf bestand, bzw. er aus anderen Quellen gedeckt wurde. Die Ostseestädte lagen verkehrsmäßig zum mittel- und oberdeutschen Binnenland so ungünstig, daß sie praktisch, jedenfalls soweit es den Massengüterverkehr betrifft, zwei völlig getrennten Verkehrs- und Wirtschaftsgebieten glichen. Auch hinsichtlich der Handelswaren gab es zwischen den Produktions- und Handelsräumen der Südküste der Ostsee und Mitteldeutschlands sehr unterschiedliche Strukturen. Dem Überfluß an gewerblichen Produkten Mitteldeutschlands hatte der Norden im wesentlichen nur seine Agrarprodukte entgegenzusetzen, die aber bei den damaligen Verkehrs- und Transportverhältnissen kein echtes Äquivalent bilden konnten. Die Folge mußte notwendig sein, daß, da Nord-

deutschland der gewerblichen Produkte Mitteldeutschlands und Oberdeutschlands nicht entraten konnte, ein ständiger Abfluß des Kapitals von Norden nach Süden einsetzte. Hamburg und auch Bremen befanden sich demgegenüber in einer wesentlich günstigeren Lage, da sie, verglichen mit den Hansestädten der Ostsee, nicht nur zum Welthandel verkehrsgeographisch günstiger lagen, sondern auch zum weiteren deutschen und mitteleuropäischen Hinterland. Trotz der zahlreichen¹⁴ Zölle erwies sich die Elbe als eine Handelsstraße erster Ordnung, deren Bedeutung um so größer wurde, als sich die wirtschaftliche Stellung Mitteldeutschlands erhöhte. Es ist bisher viel zu wenig beachtet worden, daß sich die Elbe wie ein Riegel zwischen die Städte an der Ostsee und Mittel- und Oberdeutschland schob und den Warenverkehr Mitteldeutschlands auf Hamburg lenkte¹⁵.

Lübeck hat das erkannt und sich im Elb-Trave-Kanal einen Zugang zur Elbe geschaffen; Wismar ist dieser Versuch nicht geglückt: die Verbindung Wismars über den sog. Wallensteingraben — Schweriner See — Störkanal — Elde zur Elbe ist über Anfänge nicht hinaus gediehen¹⁶. Zwischen dem Schweriner See und der Odermündung erwies sich die Mecklenburgische Seenplatte, die geographisch gleichzeitig auch eine Wasserscheide zwischen Ostsee und Elbe bildet, als ein schwer zu überwindendes Verkehrshindernis. Für Wismar, Rostock, Stralsund und Greifswald endete der Einzugsbereich ihrer Waren, seien es Import- oder Exportwaren, an den Hügel- und Seenketten Mittelmecklenburgs und der Uckermark. Die mecklenburgischen Städte südlich der Seenplatte: etwa Grabow, Parchim, Neustadt, Perleberg, hatten enge Handelsbeziehungen zur Elbe, zu Hamburg und Lüneburg und weiter südlich zur

¹⁴ Vgl. Leipzig, Stadtarchiv: Tit. XLV, D 3: „Schiffarth auf der Elbe betreffend, Ao. 1661-Verzeichnuß der Elb-Zölle“. Das Verzeichnis führt nicht weniger als 48 verschiedene Zollstationen der Elbe an!

¹⁵ Vgl. Mecklenburgisches Landeshauptarchiv Schwerin (MLHA)-Acta den Elbzoll zu Dömitz betreffend. Vol. VI, Fasc. 1 (1566—67), Vol. VIII, Fasc. 2 (1576—88), Vol. VIII, Fasc. 3 (1620—24), Vol. IX a, Fasc. 4 a 1633—45), Vol. IX b, Fasc. 4 b (1646—56). Die Dömitzer Elbzollregister, die verschiedene Zölle erfassen: Schiffszoll, Kahnzoll, Hopfenzoll, Wagenzoll, sind eine bisher überhaupt noch nicht ausgewertete handelsgeschichtliche Quelle. Sie zeigen ganz eindeutig die handelsgeschichtliche Funktion der Elbe für den Massengütertransport nach und von Hamburg. Als binnendeutscher Hauptschiffahrtsweg legte sich die Elbe zwischen das Binnenland und die See. Vgl. auch: MLHA, Auswärtiges Amt, Nr. 198 Hamburgensia, Vol. II, Fasc. 1, Verzeichnis der in Hamburg de Anno 1632—39 eingekommenen Güter.

¹⁶ Vgl. Techen, Wismar, a. a. O., S. 163 f. und 217. Stuth: Mecklbg. Jbb., 64, S. 236—242.

Mark Brandenburg und nach Niedersachsen; aber kaum zu ihren mecklenburg-vorpommerschen Seestädten¹⁷.

Der Handel Sanders mit Leipzig war also durchaus ein Passivhandel. Wenn er trotzdem die weiten Wege über Land, die teure Wagenfracht nicht scheute, so deshalb, weil es eben in Leipzig all die kostbaren Waren gab, die dem Pracht- und Repräsentationsbedürfnis der Barockzeit entsprachen, und weil es an ihnen viel zu verdienen gab. Dafür ein Beispiel: Auf der Ostermesse 1620 zu Leipzig hat Sander 51 Ellen Genueser Samt und 16 Ellen Genueser Damast für insgesamt 156 Rtlr. 41 Pf. eingekauft, d. h. für durchschnittlich $2\frac{1}{3}$ Rtlr. die Elle. Wie aus seiner Verkaufskladde aber hervorgeht, verkaufte er sie in Stralsund mit 17 Mrk. lüb. für die Elle Samt und 12 Mrk. lüb. für die Elle Damast, durchschnittlich also 15 Mrk. lüb. Er dürfte also an seinen Textilien und Kramwaren 100 bis 150 % verdient haben. Ein Geschäft, das sich lohnte!

Neben Leipzig war Hamburg der Markt, auf dem Sander einkaufte. In Leipzig scheint er besonders italienische Textilien gekauft zu haben, in Hamburg Textilien englischer und niederländischer Herkunft. Aber seine Verbindungen mit Hamburg unterscheiden sich noch in anderer Hinsicht von denen mit Leipzig. War der Handel nach Leipzig mehr passiver Natur, so der nach Hamburg nicht ohne eigene Aktiva. Wie Heinrich Möller, so exportierte auch Sander Leinwand nach Hamburg in beträchtlichen Mengen. 1622 März 2 und Juni 3 schickte er insgesamt $5\ 546\frac{1}{2}$ Ellen Leinwand im Wert von 3 450 Rtlr., 18 B., 6 Pf. an Johann Hillebrandt, seinen Faktor in Hamburg. Hierbei scheint es sich wie bei Heinrich Möller auch um pommersche Leinwand gehandelt zu haben, das heißt um Produkte überwiegend ländlicher und kleinstädtischer Herkunft.

¹⁷ Auch ein vom Material des Lüneburger Stadtarchivs aus angestellter Versuch ergab, daß kaum nennenswerte direkte Handelsbeziehungen zwischen Lüneburg und den mecklenburg-vorpommerschen Hansestädten bestanden haben — Wismar machte hier eine geringfügige Ausnahme. Das für den hansischen Handel so außerordentlich wichtige Lüneburger Salz wurde fast ausschließlich über Lübeck bezogen. Direkte Beziehungen Lüneburgs bestanden nur zu Südwestmecklenburg, zu Grabow, Parchim und Neustadt. Vgl. Harald Witthöft: Das Kaufhaus in Lüneburg: Amtsbücher (AB) Nr. 171, 198, 199, 558, 559, 659, 718, 719, 720, 761. bis zum Jahre 1637, Diss. (masch.) Göttingen 1959; Georg Matthaei: Die Lage der Lüneburger Elbschiffahrt im 16. und 17. Jahrhundert, in: Lüneburger Blätter, H. 6, 1955, S. 70 ff. Die Hauptrichtung des Lüneburger Handelsverkehrs lief nach Hamburg. Nur als Holzlieferant für die Lüneburger Saline hatte das Gebiet südlich des Schaalsees in Südwestmecklenburg größere Bedeutung. Vgl. Stadtarchiv Lüneburg: Amtsbücher (AB) Nr. 171, 198, 199, 558, 559, 695, 718, 719, 720, 761.

Wohin gehen nun all die kostbaren Seiden, Tuche, Hüte, Handschuhe, Strümpfe, Schnüre und Fransen, wer sind die Abnehmer? Wenn wir uns das Register H. Sanders ansehen, finden wir zunächst eine Gruppe von Handwerkern: Schneider, Hutmacher, Perlsticker, Schuhmacher und dann Ratsherren, Pastoren, Lehrer, Rentmeister und, wie es natürlich ist, viele Hausfrauen. Zu seinen Kunden gehören u. a. der Bürgermeister von Stralsund, Lambertus Steinwich, die Ratsherren Johann von Scheven, Jürgen Smiterlow, Berent Wulfradt, Berent von Senden, Baltasar Prusse, Nicolaus Hoyer, Konrad Borstenbostel und andere. Ihrer sozialen Zugehörigkeit nach stammen seine Kunden also aus einer breiten Schicht des Besitzbürgertums und der Honoratioren. Ganz fehlen die unterbürgerlichen, bäuerlichen Schichten, was nicht wundert, da es sich bei den Waren größtenteils um ausgesprochene Luxuswaren handelt, die schon ihrem Preis nach — 1 Elle Samt gegen 17 Rtlr.! — für die arbeitenden Klassen unerschwinglich waren und ihnen nach den strengen Kleidervorschriften dieser Zeit auch nicht „zustanden“. Aber die wichtigsten Verbraucher waren doch Angehörige einer breiten bürgerlichen Schicht, die die Tuche zur Weiterverarbeitung oder für Repräsentationszwecke kauften. Auffallend ist, daß Sanders Käuferregister kaum Vertreter des Großgrundbesitzes registriert. Genannt werden nur Henrich von Wessel, Rentmeister zu Barth, Nikolaus von Braun zu Lüdershagen und Petrus Borstenbostel zu Parow, d. h. rd. 1% der Käufer¹⁸. Der Bedarf ausgesprochener Luxusartikel war also durchaus nicht auf Angehörige der herrschenden Feudalklasse, speziell der Hof- und Adelsgesellschaft, beschränkt. Und vielleicht sollte die Tatsache, daß zahlreiche Schneider, also Zwischenverbraucher, unter den Käufern sind, die Möglichkeit nicht ausschließen, daß auch breitere Volksschichten sich den Luxus kostbarer Kleidung für festlich-feierliche Gelegenheiten gegönnt haben; denn die Schneider sind ja nicht nur Handwerker, sondern gerade in den Kleinstädten und Dörfern auch Verkäufer von Textilien gewesen.

Wohin gingen nun die Waren, die Sander aus Leipzig und Hamburg en gros bezog. Ein Teil blieb natürlich in Stralsund; ein großer Teil wurde aber außerhalb Stralsunds verkauft und ging nach Barth, Bergen, Damgarten, Demmin, Franzburg, Greifswald, Grimmen, Putbus, Richtenberg, Triebsees, Wolgast; ferner nach Brandshagen, Jasmund, Lüdershagen, Prerow, Miltzow, Poseritz, Sagard, Semlow, Wittow, Zingst. Hier erkennt man deutlich die Verteilerfunktion der „großen“ See- und Handelsstädte. Um Stralsund als Zentrum

¹⁸ Bei Nikolaus von Braun und Petrus Borstenbostel handelt es sich vermutlich auch um Angehörige Stralsunder Ratsgeschlechter.

zog sich ein ganzer Kranz von kleineren Land- und Ackerbürgerstädten und Dörfern, die mit ihm durch enge wirtschaftliche Beziehungen verbunden waren. Gerade die Erforschung der ökonomischen und sozialen Struktur der kleinen Landstädte steht erst am Anfang, und das Quellenmaterial ist sehr dürftig. Das darf aber nicht hindern, diesem bisher wenig erforschten Gebiet¹⁹ als Teil der Nahmarkt- und Stadt-Land-Beziehungen mehr Aufmerksamkeit zuzuwenden. Die stadtgeschichtliche Forschung, auch die hansische Geschichtsforschung hat in der Vergangenheit ihre Aufmerksamkeit viel zu sehr auf die „Groß“städte gerichtet; die Kleinstädte und Marktflecken blieben im Schatten ihrer größeren, ökonomisch und politisch wichtigeren Nachbarn. Und trotzdem haben sie, an den Kreuzungen wichtiger Land- und Handelsstraßen gelegen, eine wichtige Funktion im binnenländischen Handel besessen. Sicher haben die Seeschifffahrt und der Fernhandel über See für die Hanse eine hervorragende Bedeutung gehabt; aber sie sollten doch nicht überbetont werden. Denn die Waren, in erster Linie Agrarprodukte, stammten überwiegend aus dem Hinterland der Seestädte und strömten durch die Vermittlung eines engmaschigen Netzes von Landstädten auf Tausenden von Bauernwagen in die Hafenstädte; das Getreide hatte einen z. T. weiten Landweg hinter sich, ehe es in die Schiffe geladen wurde.

Wer sich heute einmal die Mühe macht, durch die Kleinstädte des Binnenlandes zu fahren, entdeckt Kirchen, Türme, Stadttore und Mauern von teilweise beeindruckender Größe, die denen der großen Seestädte, im gleichen Stil der nordisch-hansischen Backsteingotik, in nichts nachstehen, ja sie stellenweise an großartiger Wucht und Geschlossenheit noch übertreffen. Sie sind als Städte ebenso alt, und ihr Reichtum, der diese gewaltigen Bauten ermöglichte, entstammte den gleichen wirtschaftlichen Grundlagen. Der Handel mit Getreide, wohl auch Vieh²⁰, Frachtfuhren und auch die Produktion von Leinen, Bierbrauerei und Branntweinbrennerei dürften die Basis des Wohlstandes gewesen sein, sicher eines bescheideneren als der der Seestädte und

¹⁹ Vgl. G. Heitz: Zur Rolle der kleinen mecklenburgischen Landstädte in der Periode des Überganges vom Feudalismus zum Kapitalismus, in: *Hansische Studien*, a. a. O., S. 103 ff.

²⁰ Die Landzollregister des Dömitzer Zolls im 16. und 17. Jahrhundert zeigen, daß zahlreiche Pferde, Kühe und Ochsen aus Mecklenburg nach Niedersachsen über die Elbe ausgeführt wurden. Am Viehhandel waren meistens die kleineren Städte Süd- und Westmecklenburgs beteiligt, aber auch Viehhändler aus Wismar und Rostock. Vgl. P. Groth: Die Entstehung der mecklenburgischen Polizeiordnung vom Jahre 1516; in: *Jbb. d. Vereins für mecklenburgische Geschichte* 57, 1892, S. 151 ff., bes. S. 112, 164, 166 u. ö.

ihrer Kaufleute, aber groß genug, um zu solchen Bauleistungen fähig zu sein. Auch am Fernhandel haben Bürger dieser Städte teilgenommen, wie in den Sundzollregistern und anderweitig bezeugt ist.

Das Beispiel der Handelsgeschäfte Heinrich Sanders zeigt einmal mehr, daß Groß- und Kleinhandel sich keineswegs ausschlossen, daß der hansestädtische Kaufmann auf den großen internationalen Messen und Märkten, in Leipzig und Hamburg, genauso zu Hause war wie in Anklam, Wolgast und Richtenberg auf den Jahrmärkten, daß er mit seinen Geschäftspartnern in Amsterdam, Stockholm und Frankfurt/M. genauso korrespondierte, wie mit denen in den Kleinstädten der näheren Umgebung, daß Tausende von Talern in seinen Geschäftsbüchern zu Buch standen und Pfennigbeträge, daß es ihm nichts ausmachte, Tausende von Ellen Leinwand zu verkaufen und einige Knöpfe, mit Bürgermeistern und Junkern zu handeln und mit Hausfrauen. Das „non olet“ galt in der Hansezeit ebenso wie zur Zeit der Römer!

Boten die bisher behandelten Kaufmannsbücher mit ihren nüchternen Eintragungen von Käufen und Verkäufen aller Art nur wirtschaftliche Fakten, so gestattet das Familien- und Geschäftsbuch des Johann von Scheven²¹ aus Stralsund einen tieferen Einblick in das Leben eines hansestädtischen Kaufmanns der Späthansezeit in der Periode des Dreißigjährigen Krieges. Der Werdegang Johann von Schevens ist in mancher Hinsicht typisch für einen Kaufmann dieser Zeit. Er wurde 1587 März 22 zu Sprockhövel in der Grafschaft Mark als Sohn des Jürgen von Scheven und der Maria von Westenichen geboren, verlor früh seine Eltern und ging in Sprockhövel, Hattingen und Dortmund zur Schule. Seine Vormünder schickten ihn von der Michaelismesse 1601 bis zur Ostermesse 1602 nach Frankfurt/M, um dort kaufmännisches Rechnen und Schreiben zu lernen. 1602 holten ihn sein Onkel Peter Kleinenberg aus Stralsund und sein Bruder Arend von Scheven nach Hamburg, obwohl er eigentlich bei einem Kaufmann in Wien schon den Dienst zugesagt hatte. In Hamburg blieb er fünfzehn Jahre lang als Diener im Geschäft des Johann Schwarze und erlernte von 1602 bis 1617 in der Weltstadt Hamburg die Kaufmannschaft. Nach dem Tode seines Onkels Peter Kleinenberg in Stralsund siedelte er 1617 nach Stralsund über und übernahm, schon 31 Jahre alt, das Geschäft seines Onkels. Im gleichen Jahre heiratete er Maria von Queren, die Tochter des Stralsunder Bürgers Moritz von Queren, die ihm bis 1639 sieben Kinder, fünf Söhne und zwei Töchter, gebar. Die Namen der Stralsunder Bürger und Bürgerinnen, die die Patenschaft seiner Kinder

²¹ Stralsund Stadtarchiv: Rep. II, H 3, Nr. 45, Familien- und Geschäftsbuch des von Scheven bis 1644.

übernahmen, zeigen, daß Scheven frühzeitig Anschluß an die wirtschaftlich und sozial in Stralsund führenden Kaufmanns- und Ratsfamilien fand. 1629 Januar 6 wurde er in den Rat und ein Jahr später zum Weinherrn gewählt. Im gleichen Jahre gewann er die Gewandschneiderkompanie, die vornehmste kaufmännische Korporation Stralsunds.

Der junge Kaufmann lernte die Kaufmannschaft in den großen Handelszentren des frühneuzeitlichen Großhandels, in Frankfurt/M. und Hamburg, ehe er, schon in gereiftem Alter, sich in Stralsund selbständig machte und gleichsam für sich den alten Zug des hansischen Bürgertums von Rheinland/Westfalen in den Ostseeraum wiederholte und auf höherer Stufe die kaufmännische Erfahrung und Praxis, die er in den Plätzen des internationalen Handels erlernt, auf Stralsund übertrug. Sein Familien- und Geschäftsbuch wurzelt im Geist dieser Epoche mit seiner Mischung aus protestantischer Frömmigkeit und nüchternem Geschäftssinn, der gewissenhaft zur Unterrichtung seiner Nachkommen über Soll und Haben Rechenschaft ablegt, ein kaufmännischer Geist, den Thomas Mann in seinen „Buddenbrooks“ dichterisch gestaltet und zu weltliterarischem Rang erhoben hat.

Von 1617 bis 1628 betrieb Scheven seine Handelsgeschäfte in Kompanie mit Jochim Meinke, der Diener seines Onkels Peter Kleinenberg gewesen war. Die Streitigkeiten, die aus dieser Kompanie mit Meinke entstanden, nehmen einen großen Raum des Geschäftsbuches ein. Wie bei den meisten der bedeutenderen Kaufleute umfaßten die Handels- und Geschäftsverbindungen Schevens sowohl Fernmärkte als auch Nahmärkte. Seine Partner saßen in Leipzig, Hamburg, Amsterdam, Lübeck, in Stettin, Wolgast, Anklam und Rostock. 1617 reiste er von Stralsund nach Hamburg, um dort Waren zu kaufen für den bevorstehenden Stettiner Katharinenmarkt. 1628 zahlte Scheven dem Schiffer Jakob Malakatent 12 Rtlr. für Fracht und Zoll von Gütern, die dieser im Herbst 1627 aus Amsterdam gebracht hatte. Im gleichen Jahr zahlte er an Hermann zur Mühlen in Lübeck 34 Rtlr. Fracht und Unkosten für polnische Wolle im Wert von 552 Rtlr. 1629 verkaufte seine Frau in Kalmar Wolle im Werte von 1997 fl. und erhielt den Gegenwert in Butter, Dielen und Fleisch sowie in Anweisungen. Im gleichen Jahr empfing Scheven aus Stettin 53 Stück Rasch und 94 Stück aus Hamburg, insgesamt für 2788 fl. 1628 erhielt er auf Rechnung seines Bruders Kurt von Scheven von Klaus Schmiedt aus Wittstock für 1220 Rtlr. 104 Stück Meißener Laken. 1630 zahlte der Kompagnon Schevens, Jochim Meincke, in Leipzig auf der Jubilate-Messe einen Wechsel Schevens über 1284 Rtlr. an Jakob Vignet. Im gleichen Jahr schickte Scheven seinen Handlungsdienner Jakob Hoppe nach Hamburg, um schlesische Leinwand zu kaufen. Auch als

Reeder ist Scheven in den zwanziger Jahren tätig gewesen. Von 1624 bis 1627 hat er Schiffsparten ($\frac{1}{8}$, $\frac{1}{12}$, $\frac{1}{16}$ und $\frac{1}{32}$) in 7 Schiffen im Gesamtwert von 2984 Rtlr. 6 β . Nach der Besetzung Stralsunds durch die Schweden scheint Scheven seine Reederei aufgegeben zu haben.

1628 wurde Stralsund von der Armee Wallensteins unter dem Kommando des Feldmarschalls Hans-Jürgen von Arnim belagert. Dank der Tapferkeit der Stralsunder Bevölkerung und der Hilfe schwedischer Truppen erlitt Wallenstein vor Stralsund eine entscheidende Niederlage. Mit der Besetzung der Südküste der Ostsee erreichte der Dreißigjährige Krieg auch die Hansestädte und zog sie in den Strudel der großen europäischen militärischen und politischen Konflikte. Stralsund mußte eine schwedische Garnison aufnehmen und trat faktisch bis 1825, seit dem Westfälischen Frieden von 1648 auch staatsrechtlich, unter die Herrschaft der schwedischen Krone und schied für fast zwei Jahrhunderte aus dem deutschen Nationalverband aus. Wenn sich auch damit in der Grundstruktur des Handels kaum etwas änderte, so löste die zwangsläufige Einordnung Stralsunds in den schwedischen Macht- und Wirtschaftsbereich doch die noch bestehenden Bindungen zur Hanse, änderte allerdings kaum etwas an den traditionellen Handelsbeziehungen, sofern nicht unmittelbar kriegerische Ereignisse das Wirtschaftsleben gänzlich lahmlegten. Das engere Hinterland Stralsunds wurde gleichfalls schwedisch, und insofern brachte der Übergang von der Herrschaft der pommerschen Herzöge zur schwedischen Herrschaft keinen Bruch mit sich. Auch der Fernhandel hat sich, wenn auch mit Schwankungen, im wesentlichen behauptet, wobei allerdings der Handel mit den baltischen Provinzen des schwedischen Reiches stärker in den Vordergrund trat.

Johann von Scheven und mit ihm wohl die Masse der Stralsunder Kaufleute haben sich nolens volens schnell den gewandelten politischen und wirtschaftlichen Bedingungen und Gegebenheiten angepaßt und versucht, das Beste aus der Situation zu machen. Scheven befand sich zur Zeit der Belagerung gerade in Stettin, und da er Nachricht hatte, daß Stralsund Kriegsmaterial sehr nötig gebrauche, befrachtete er eine Schute mit Kriegsmaterial: Musketen, Luntten, Pulver und Munition im Werte von 1749 Rtlr. 12 β . und reiste am 13. April 1628 damit nach Stralsund. Zur gleichen Zeit schloß sein Kompagnon Jochim Meincke in Stargard mit dem kaiserlichen Feldobersten Graf Piccolomini ohne Wissen Schevens einen Handel in zwar unbekannter, aber sicher nicht unbeträchtlicher Höhe ab. 1637 hatte er noch nicht sein Geld zurück; denn 1637 November 7 zahlte der Hamburger Faktor Schevens, Peter Scherenberg, an Meincke 412 fl. für eine Reise nach Brabant, wo er von Piccolomini das Geld eintreiben wollte. Scheven selbst stand

in engen, trotz ständiger Klagen über schlechte Bezahlung und Verluste doch wohl gewinnbringenden Geschäftsbeziehungen zu den Schweden als Heereslieferant. 1629 gründete er im Hinblick auf ein von König Gustav Adolf in Aussicht gestelltes Privileg, zollfrei und ohne Beschwerung mit der baltischen Küste Handel treiben zu können, zusammen mit den Stralsunder Ratsherren Heinrich Spengemann, Nikolaus Matthes und Berent von Senden eine Handelskompanie. Als sich dieses Projekt zerschlug, betrieb er mit Spengemann — Matthes und Senden waren 1629 an der Pest gestorben — und sechs weiteren Stralsunder Bürgern die Belieferung der schwedischen Garnison mit Proviant bis 1632. Gleichzeitig hatte er es übernommen, die schwedischen Garnisonen in Stralsund und Umgebung mit Uniformen und Tuchen zu versorgen, und gewann deshalb die Gewandschneiderkompanie. 1632 beliefen sich seine Forderungen an die Krone Schwedens auf 13 449 Rtlr. Die Bemühungen Schevens, diese Summe wieder einzutreiben, muten geradezu abenteuerlich an und werfen ein bezeichnendes Bild auf die Verhältnisse dieser Zeit. Mit zwei Knechten und vier Pferden reiste er König Gustav Adolf 1632 auf einer sieben Monate währenden, strapaziösen Reise durch Schwaben, die Oberpfalz und Bayern nach und verbrauchte 1700 Rtlr., größtenteils als „Verehrungen“, d. h. Bestechungen, an die Räte und Sekretäre des Königs und des Reichskanzlers Axel Oxenstierna. Darüber hinaus hatte er dem schwedischen Residenten in Wolgast, Klaus Horn, dafür, daß er versprach, sich der Sache Schevens bei der Königin Christine von Schweden anzunehmen, für 8680 Rtlr. Kredit gegeben und dem Kämmerer der Königin einen Wechsel über 1000 Rtlr., zahlbar durch den Faktor Schevens in Hamburg, Peter Scherenberg, ausgestellt. Schließlich erreichte er es, daß der schwedische Kanzler ihm als Bezahlung der Schulden 600 Schiffspfund Kupfer im Werte von 16 000 Rtlr. gegen eine nochmalige Zahlung von 3404 Rtlr. in Magdeburg lagernd anwies. Dieses Kupfer wurde zur Hälfte in Hamburg durch Peter Scherenberg und zur anderen Hälfte schließlich in Amsterdam durch den dortigen Faktor Schevens, Moritz Zooms, verkauft. Insgesamt scheint sich trotz aller Schwierigkeiten und Verzögerungen endlich doch das Geschäft gelohnt zu haben; denn Scherenberg konnte in Hamburg das Kupfer für 65 Rtlr. je Schiffspfund verkaufen und Schevens Amsterdamer Faktor Moritz Zooms dürfte für die restlichen 300 Schiffspfund Kupfer nicht weniger erzielt haben. 1633 konnte Scheven Peter Scherenberg anweisen, zur Bezahlung seiner Schulden bei Leipziger Geschäftspartnern 12 000 Rtlr. nach Leipzig zu überweisen.

Auch sonst finden wir Scheven in ständigen Geschäftsverbindungen zu den verschiedensten schwedischen Offizieren, Beamten und Dienststellen. Bereits 1626 hatte er dem schwedischen Oberst Streif 2142 Rtlr. gegen Wechsel auf

Kredit gegeben, ohne dafür Bezahlung zu erhalten. Schevens Diener, Jakob Hoppe, war dem schwedischen Obersten nach Preußen und Schweden nachgereist, um das Geld einzutreiben. Hoppe erreichte es endlich, daß die schwedische Regierung die Bezahlung der Schulden Streifs übernahm, unter der Bedingung, daß Scheven der schwedischen Garnison in Stralsund 3000 Rtlr. vorstrecke. Scheven brachte mit Hilfe seines Kredits das Geld zusammen und lieferte 2999 Rtlr, 10 β. Erst 1628, 1633 und 1635 erhielt er für seine Lieferungen über Luis de Gher in Norrköping den Gegenwert in Eisen, das er mit Verlust in Hamburg und Amsterdam verkaufte. Scheven behauptete, bei diesem Geschäft 841½ Rtlr. verloren zu haben. 1631 lieferte er den Schweden aus Stettin 192 Musketen für 2½ Rtlr. je Stück; sein Bruder Kurt von Scheven schickte ihm aus Lübeck 325½ Ellen blaues und rotes Tuch für die Lieferungen an die schwedische Garnison. Über seinen Stettiner Geschäftspartner Heinrich Kumphoff, von dem er des öfteren schlesische Leinwand, Rasch und Zwillich aus Breslau bezogen hatte, gewährte er der schwedischen Kämmerei in Stettin einen Kredit in Höhe von schließlich 7020 Rtlr., um sich den schwedischen Legaten Sten Bielke „zu freunde zu halten“, damit er ihm bei der Bezahlung seiner Lieferungen an die Schweden behilflich und förderlich sein könne. 1636 erhielt Scheven dafür ein Schiff, „Der Jupiter“ genannt, das er 1638 für 3046 Rtlr. verkaufte.

Insgesamt zeigen die Geschäfte Johann von Schevens das Bild eines vielseitigen Kaufmanns mit weitgespannten Handelsbeziehungen. Trotz der durch den Krieg und seine Folgeerscheinungen bedingten Schwierigkeiten und Wechselfälle behauptete er sich nicht nur, sondern stieg die Stufenleiter des sozialen und wirtschaftlichen Erfolges empor, brachte es zu bürgerlicher Wohlhabigkeit und Ansehen. Seine Handelsgeschäfte erfaßten Frankfurt/M., Amsterdam, Hamburg und Leipzig, Lübeck, Stettin, Magdeburg, Rostock, Wolgast, Anklam und Franzburg, Welthandelsplätze und lokale Jahrmärkte. Hinter den nüchternen Zahlen und Eintragungen in seinem Geschäftsbuch stehen nicht wenige der großen Persönlichkeiten der Zeit des Dreißigjährigen Krieges: König Gustav Adolf von Schweden, sein Kanzler Graf Oxenstierna, der Wallensteinsche General Graf Piccolomini, der Geschäftemacher Louis de Gher und andere. Die Ereignisse des großen Krieges: die Belagerung Stralsunds, der Zug Gustav Adolfs in Verfolgung der geschlagenen Truppen Tillys nach Süddeutschland spiegeln sich im Leben dieses Kaufmanns.

Gemäß dem kriegerischen Charakter dieser Zeit treten zu den traditionellen Waren seines Handels: Tuche, Leinwand, Kramwaren, Salz, Getreide, Wolle und Fisch, neue hinzu: Harnische, Musketen, Pulver und Munition. Aus dem Kaufmann wird der Heereslieferant, der an beide Seiten, an Schweden

und Kaiserliche, liefert. Nationale Gefühle dürfen wir in dieser Zeit nicht suchen. Was den Fürsten, den adeligen Kondottieri und Landsknechten recht war, mußte dem Kaufmann billig sein.

Scheven und sein Kompagnon Jochim Meincke dürften trotz der Schwierigkeiten und Gefahren des Krieges, trotz säumiger Zahlungen, Betrügereien, Bestechungsgelder und „Verehrungen“ an einflußreiche Offiziere und Beamte ihren Gewinn gemacht haben. Scheven besaß 1627 ein Haus in der Semlowstraße, kaufte 1629 für 5000 fl. ein Haus, am Neuen Markt an der Frankenstraße gelegen, und gab 1630 der Stralsunder Gewandschneiderkompanie einen Kredit von 3000 Rtlr. Gleichzeitig konnte er es übernehmen, zusammen mit einigen anderen Stralsunder Kaufleuten die Stralsunder Garnison mit Nahrungsmitteln zu versehen und darüber hinaus auf eigene Rechnung die schwedischen Garnisonen in Stralsund und Umgegend mit Kleidung und Stoffen zu versorgen. Die nicht geringen Kredite an die schwedische Kämmererei in Stettin und an schwedische Beamte wurden bereits erwähnt. Darüber hinaus besaß Scheven in der Umgebung Stralsunds erheblichen Grundbesitz: 1631 verpachtete er dem Bartholomäus Schröder das Dorf Kowall bis 1638 auf sieben Jahre für jährlich 800 fl. samt einer Mühle und 1632 dem Hans Werin den Hof Moysall bis 1640 für 600 fl. jährlich und einen anderen Hof auf dem Berge zu Steinhagen für 200 fl. jährlich auf zwei Jahre. 1640 scheint er Landbesitz in Ziemkendorf besessen zu haben. Sein Kompagnon Jochim Meincke behauptete später, Scheven habe für 25 000 Rtlr. Landgüter gekauft und dazu Geld aus der Handelsgesellschaft verbraucht, während Scheven dagegen betonte, er habe es aus eigenen Mitteln aufgebracht. 1637 verheiratete er seine 1621 geborene Tochter Maria mit Martin Klinkow und konnte ihr 2000 Rtlr. bare Mitgift und seinem Schwiegersohn 3000 Rtlr. Kredit geben. Auch bei Johann von Scheven zeigt sich also die übliche Tendenz, den aus den Handels- und Geldgeschäften erzielten Profit sicher in Häusern und Landgütern anzulegen.

Nicht anders als Johann von Scheven, der trotz und während des Krieges sein Vermögen schätzungsweise verdreifachen konnte und innerhalb von zwei Jahrzehnten vom Handlungsdiener zum Rätsherren, Mitglied der Gewandschneiderkompanie, Eigentümer von Häusern und Landgütern aufstieg, erging es seinem Kompagnon Jochim Meincke. Dieser hatte, nachdem er bis 1620 noch Handlungsdiener bei Peter Kleinenberg, dem Onkel Schevens, gewesen war, mit Scheven eine Handelskompanie geschlossen, in der Scheven wesentlich das Kapital und Meincke die Geschäftserfahrung, die er von seiner Tätigkeit als Diener Kleinenbergs her hatte, einbrachte. Bereits 1628 konnte Meincke sich in Rostock ein Brauhaus kaufen, und 1640 wird er als Rats-

verwandter der Stadt Rostock erwähnt²². Während Scheven mit den Schweden seine Geschäfte machte, handelte Meincke mit den Kaiserlichen, wobei es nicht der Ironie entbehrt, daß beide, Scheven hinter Gustav Adolf, Meincke hinter dem kaiserlichen Feldoberst Graf Piccolomini herreisen mußten, um ihr Geld wiederzubekommen.

Aus diesen Jahren liegen noch einige weitere Kaufmannsbücher vor: so das Geschäftsbuch des Hans Nouwenborch 1622—1631²³, das zwischen 1622 und 1627 Eintragungen über Fahrten nach Bergen in Norwegen enthält. Er schickte Bier, Roggen, Gerste und Malz nach Bergen und erhielt dafür Dorsch, Rotscher und Spurten, also die auf der Bergenfahrt seit altersher üblichen hansischen Export- und Importwaren. Ferner sei das Geschäftsbuch des Hinrich Bermann 1613—1658²⁴ mit Geld- und Rentengeschäften verschiedener Art erwähnt, Vormundschafts- und Erbschaftssachen, die handelsgeschichtlich wenig bieten. Nur eine Eintragung verdient größerer Beachtung: 1626 kaufte der Kolberger Bürger Marten Reimer von dem Bürgermeister von Franzburg Laken zum Preis von 1191½ Rtlr., woran sich Bermann zu einem Drittel beteiligte. Diese Notiz beweist, daß auch die Kaufleute der kleinen Landstädte einen nicht unbedeutenden Warenhandel trieben; denn auch in den Geschäftsbüchern der großen Stralsunder Kaufleute sind Verkäufe in dieser Höhe nicht eben häufig. Leider erfahren wir nichts darüber, woher diese Laken stammen. Immerhin dürfte nach den Untersuchungen von Heitz, der gerade für die kleinen mecklenburgischen Landstädte relativ viele Weber nachweisen konnte, die Vermutung nicht ausgeschlossen sein, daß die Laken des Franzburger Bürgermeisters ländlich-kleinstädtischer Herkunft sind, Produkte des vom Bürgermeister-Kaufmann verlegten kleinstädtischen-ländlichen Gewerbes²⁵. Am Ende des Geschäftsbuches finden wir eine zeit- und kulturgeschichtlich nicht uninteressante Eintragung. Sie stammt von der Hand der Gattin Bermanns, Frau Dortige, geb. Focken. Die Tochter eines alten, in Stralsund ansässigen Geschlechts von Brauern und Kaufleuten heiratete 1613 mit 17 Jahren Hinrich Bermann und gebar ihm in 45jähriger Ehe

²² Vgl. Rostock Stadtarchiv: Ratsakten, Sign. 1211/20/2-Brauer, Verzeichnis der Brauer und ihrer Zeichen 1656 ff.

²³ Stralsund Stadtarchiv: Rep. II, H 3, Nr. 41.

²⁴ Stralsund Stadtarchiv: Rep. II, H 3, Nr. 58.

²⁵ Vgl. G. Heitz: Zur Rolle der kleinen mecklenburgischen Landstädte, *Hansische Studien*, a. a. O., S. 103 ff. Vgl. auch die zahlreichen Belege bei P. Groth: Die Entstehung der mecklenburgischen Polizeiordnung vom Jahre 1516, in: *Jbb. d. Vereins f. mecklbg. Geschichte* 57, 1892, S. 151 ff, bes. den sog. „Monnickschen Bericht“, S. 179 ff.

9 Kinder, 6 Söhne und 3 Töchter, wovon noch zwei Söhne lebten; alle anderen hatten die Pest, Krieg und hohe Kindersterblichkeit ihr genommen. Mit ihrer energischen Handschrift in niederdeutscher Sprache beschreibt sie, was sie alles für den Bildungsweg ihres Sohnes Hinrich ausgegeben habe. 1640 schickte sie ihn für ein Jahr nach Rostock auf die Universität, „sin pennal iar af tho leggen“, was sie 258 Rtlr. kostete. 1641 ging er für drei Jahre nach Königsberg auf die Universität, wofür sie 500 Gulden zu zahlen hatte. Über Stockholm, Kopenhagen, Rostock kehrte er nach Stralsund zurück, um seine Bildung in den Niederlanden und Frankreich zu vervollkommen. „De reisen, alse he studerede, find man settet up 1608 Rtlr., summa 2000 Rtlr.“ Wie der junge Adelige, so machte auch der junge Kaufmann, soweit es die Geschäftslage der Eltern zuließ, eine Bildungsreise, bevor er in das väterliche Geschäft eintrat. Die Universitäten Rostock und Königsberg, die Zentren des skandinavischen Nordens, Stockholm und Kopenhagen, und die wichtigsten westeuropäischen Länder, die Niederlande und Frankreich, dienten dazu, dem jungen Kaufmann einen weiten geistigen und kaufmännischen Horizont zu geben. Die ältere Generation, vertreten etwa durch Johann von Scheven, hatte in Frankfurt/M. und Hamburg, den Zentren des internationalen Handels, die praktische Kaufmannschaft erlernt; die jüngere Generation strebte schon über die bloße Kaufmannschaft hinaus zu akademischer Bildung.

Gleichfalls von einer Frau stammt das „Geschäftsbuch eines Unbekannten 1629—1638“²⁶. Es handelt sich um die Frau des Klaus Petersen, die ihre Eintragungen in einem Gemisch von Hoch- und Niederdeutsch macht. Sie hatte schon vor ihrer Hochzeit 1629 eine Krambude besessen und führte für ihn, der Schiffer war, die Kaufmannsbücher. Ihre Handelsgeschäfte sind weit gespannt zwischen Holland, Lübeck, Reval, Narva und Stockholm. Aus Holland, hauptsächlich wohl aus Amsterdam, bezog sie Zucker, Muskat, Nelken, Mandel, Anis, Ingwer, Pfeffer und andere Gewürze, Rosinen und Seife, aus Narva und Reval erhielt sie Roggen, Gerste, Mehl, Fleisch und russische Felle. Zwischen 1629 und 1631 fuhr ihr Mann mehrere Male nach Narva. Gleichzeitig schickte sie in mehreren Schiffen Waren nach Holland. Bei ihren Handelsgeschäften handelte es sich um recht beträchtliche Summen. Im April 1629 erhielt sie aus Holland Waren im Werte von 1630 Gulden, wofür sie im Verkauf in Stralsund 2259 Rtlr. erzielte. Im gleichen Jahr empfing sie aus Narva Waren für 640 pommersche Gulden. Im Juli 1630 kam ihr Mann mit einer Schiffsladung von Mehl, Malz und Roggen aus Narva zurück, die in Stralsund für 5567 Rtlr. verkauft wurde. 1630 berechnete Frau Petersen

²⁶ Stralsund Stadtarchiv: Rep. II, H 3, Nr. 609.

ihre Einnahmen insgesamt auf 11 233 Rtlr.; wovon auf Waren aus den Niederlanden 2259 Rtlr., auf Waren aus Narva 7527, und auf in Stralsund sonst noch verkaufte Waren 1447 Rtlr. entfielen. Das Schwergewicht ihres Handels lag also eindeutig auf Narva, womit wohl die ganze baltische Küste, besonders auch der Handel mit Reval gemeint ist. Gleichzeitig schickte sie an Gerd Petersen, wohl einen Bruder ihres Mannes, der sich gerade in Holland befand, durch Nikolaus Eggers einen Wechsel über 1000 Rtlr. Am 15. Mai 1631 fuhr Klaus Petersen zum letztenmal nach Narva aus und kam mit Mehl zurück. Am 26. Juli 1631 segelte Gerd Petersen mit einer Ladung von 222 Tonnen Mehl, 268 Säcken Mehl und 3 Tonnen Roggen nach Holland. Für die Bezahlung des Sundzolls gab ihm Frau Petersen 50 Rtlr. mit. Gleichzeitig schickte sie ihm mit Schiffer Brüdigam 166 Tonnen und 128 Säcke Mehl und mit Schiffer Foß aus Stockholm 24 Tonnen Gerste nach Holland; darüber hinaus ließ sie an Gerd Petersen noch durch verschiedene Personen insgesamt 3300 Rtlr. schicken; zu ihnen gehörte auch der reiche Lübecker Schonenfahrer Johann Fuchting, mit dem Frau Petersen offensichtlich rege Handelsbeziehungen unterhielt: 1630 verkaufte sie an Fuchting Roggen für 292 Rtlr., 1631 schickte sie ihm für 35 Rtlr. 14 Pf. gefärbtes Wollgarn, und Fuchting überwies im Juli 1631 an Gerd Petersen in Holland 100 Rtlr.

A. Soom hat darauf aufmerksam gemacht, daß das Getreide in Livland überwiegend gegen Barzahlung gekauft werden mußte²⁷. Das wird auch in den Aufzeichnungen von Frau Petersen bestätigt. Im Juli 1630 vermerkte sie in ihrem Geschäftsbuch, daß sie ihrem Mann, als er nach Narva segelte, um Mehl und Roggen zu holen, 750 Gulden mitgegeben habe, und schickte ihm darüber hinaus noch durch verschiedene Personen insgesamt 1127 Rtlr., 20 *ß.*, z. T. in Kupfergeld. Michaelis 1632 schließt dann das Geschäftsbuch mit Einnahmen von 11 200 Rtlr. und Ausgaben von 11 188 Rtlr. ausgeglichen ab. Insgesamt scheint aber Frau Petersen nicht viel Freude an dem Handel mit Narva gehabt zu haben. Am Schluß ihres Geschäftsbuches heißt es einigermaßen trübe: „De narsche (Narve schalt heten) reyse vnd handel hefft mi den kop oftmaß bytter gemakt vnde de ogen so klaer, dat yck dorch de finger nicht sehn kann, modt den bryll gebrucken. Yn sunderheidt hebbe yck 2 pasion vdtgestan, gelove, dat 3 vp den dodt men gan.“

Frau Petersen und Dortige Bermann gehören wie Katharina Rodde und Agneta von Doylen aus Lübeck zu den tatkräftigen Frauen, die auch nach

²⁷ Vgl. A. Soom: Der baltische Getreidehandel im 17. Jahrhundert. Kungl. Vitterhets Historie och Antikvitets Akademien Handlingar. Historiska Serien 8, Stockholm 1961, bes. S. 136.

dem Tode ihrer Männer deren oft weitgespannte Geschäfte leiteten, bis ihre Söhne die Nachfolge der Väter übernehmen konnten.

Trotz des Krieges, der schwedischen Besatzung und häufiger Durchzüge von Truppen scheint Vorpommern seine alte Funktion als Exportland für Getreide und Getreideprodukte weiter besessen und nicht geringe Mengen Getreide ausgeführt zu haben. Im Stralsunder Stadtarchiv hat sich neben vielen anderen Geschäftsbüchern auch das Geschäftsbuch des Johann Knopf (Hans Knop) 1629 bis 1641 erhalten²⁸. Knopf war Makler und Getreidehändler und betrieb sein Geschäft vornehmlich in der Vermittlung von Getreide und Malz. Sein Buch verzeichnet recht beträchtliche Mengen, die, da wir annehmen dürfen, daß neben Knopf noch viele andere Kaufleute im Getreidehandel tätig gewesen sind, Stralsund auch während des Dreißigjährigen Krieges den Rang eines wichtigen Getreideausfuhrhafens sichern, dessen Hinterland Getreideüberschüsse für den Export lieferte. Für seine Maklertätigkeit empfing er regelmäßig eine „Verehrung“ vom Käufer und Verkäufer in Höhe von 1 bis 2 Rtlr. Aus seinen Aufzeichnungen sei das Jahr 1635 herausgegriffen. 1635 April 9 verhandelte er in Greifswald mit Franz Stuckmann über eine Lieferung von 7 Last Roggen, die Last für 54 Rtlr., zahlbar bei Lieferung. 1635 April 15 erhielt er von Karsten Nickermann den Auftrag, ihm 20 Last Roggen für eine Lieferung nach Amsterdam zu beschaffen. 1615 April 16/17 kaufte er von 9 Stralsunder Bürgern, unter ihnen der Bürgermeister Nikolaus Elvern, die Ratsherren Johann von Scheven, Jürgen Illies und Jochim von Braun, insgesamt 132 Last Malz, etwa 260 Gewichtstonnen oder 2600 Dezitonnen. Das ist in nur zwei Tagen und überhaupt für diese Zeit eine erstaunliche Menge. Seine weiteren Eintragungen betreffen Verkäufe und Vermittlung von Verkäufen. 1635 April 20 verkaufte er dem Bremer Kaufmann Johann Stenkuhl 5 Last Malz, April 22 verkaufte er für zwei Flensburger Kaufleute 400 Tonnen Hafer, Mai 3 kaufte er von einem Bornholmer Kaufmann 200 Tonnen Gerste. Von Mai 9 bis Juni 15 vermittelte Knopf für verschiedene Stralsunder Kaufleute den Verkauf von insgesamt 65 Last Malz an einen nicht näher bezeichneten Kaufgesellen aus Emden. Juli 31 verkaufte er für verschiedene Stralsunder Kaufleute an den Schiffer Johann de Bhure aus Emden 20 Last Malz, der 4000 Dachsteine nach Stralsund gebracht hatte; und am August 11 schließlich verzeichnet sein Buch den Kauf von 12 Tonnen Lüneburger Salz von einem Hamburger Schiffer für den Stralsunder Bürger Hans Hagemeister.

Insgesamt zeigen diese Kaufmannsbücher als Zeugen des wirtschaftlichen

²⁸ Stralsund Stadtarchiv: Rep. II, H 3, Nr. 37 a.

Lebens Stralsunds im Dreißigjährigen Kriege, daß diese alte Hansestadt trotz Belagerung und schwedischer Besatzung, trotz Seuchen und großer materieller Opfer sich allen Nöten und Schwierigkeiten zum Trotz durchaus behauptet hat. Sie blieb wirtschaftlich leistungsfähig wie ehemals, und an der Grundstruktur des Wirtschaftslebens, das nach alter hansischer Tradition auf Handel und Schiffahrt ruhte, änderte sich nur wenig. Die Schwierigkeiten waren größer geworden, neue Verhältnisse bahnten sich an; aber die Kaufmannschaft Stralsunds hatte sich der veränderten Lage anpassen können. An den alten Handelsgrundlagen der Stadt hatte sich kaum ein Wandel vollzogen, und auch die traditionellen Schiffahrtsrouten und Handelsbeziehungen blieben erhalten. Die schwedische Herrschaft brachte es mit sich, daß die Handelsbeziehungen zu Schweden und seinen baltischen Provinzen enger wurden; aber damit folgte auch der Stralsunder Handel der schon seit der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts zu beobachtenden Tendenz einer steigenden Bedeutung des Ostseehandels, die besonders in der anschwellenden Flut der holländischen Schiffahrt in die Ostsee sichtbar wurde.

Der Westfälische Friede 1648 brachte auch de jure die Bestätigung des seit 1628 faktisch bestehenden Zustandes der Zugehörigkeit Stralsunds zum Machtbereich der Krone Schwedens für über anderthalb Jahrhunderte. Gleichzeitig erloschen auch die letzten Bindungen, die Stralsund noch mit der Hanse verbanden. Die Rechte, Freiheiten und Zollvergünstigungen, die Stralsund gleich Wismar und Stettin von den Königen von Schweden gewährt wurden, hatten nichts mehr mit den Privilegien, den Fundamenten der alten Hanse zu tun, wie sie von Kaufleuten und freien städtischen Kommunen im Ausland erworben worden waren, sondern wurden von einem merkantilistischen, absoluten Staat den wirtschaftlich wichtigsten Städten des schwedischen Hoheits- und Herrschaftsbereiches im Interesse der Steigerung der wirtschaftlichen und politischen Macht der Krone Schwedens verliehen. So ist denn der Handel Stralsunds in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts eigentlich nicht mehr hansisch zu nennen; aber dieses jahrhundertealte, trotz aller Reibungen und Eifersüchteleien Beieinandersein und Zusammengehören, dieses Miteinanderfahren auf den alten hansischen Handelsstraßen, das Zusammenleben und Miteinanderhandeltreiben in den hansischen Kontoren hatte Bindungen und Gemeinsamkeiten geschaffen, die die Hanse überdauerten. Immer noch hieß es in den Korrespondenzen der Hansestädte untereinander, wenn die Ehrbaren von Stralsund an die von Lübeck schrieben: „Ehrbare frunde, lewe, getruwe nachbarn“, und auch in den Jahrzehnten nach dem Westfälischen Frieden änderte sich nur wenig an den traditionellen Schiffahrtswegen und Geschäftsverbindungen. Immer noch fuhren Stralsunder Schiffe mit Bier,

Roggen, Mehl und Malz hinauf nach Bergen in Norwegen und holten den Berger Fisch: Dorsch und Kabeljau, oder segelten nach Riga, Reval und Narva, nach Lübeck, Hamburg und Amsterdam; immer noch saßen die Geschäftsfreunde der Stralsunder Kaufleute in Hamburg und Lübeck, Danzig, Stettin und Rostock, und der Generation der Fuchting in Lübeck vor dem Frieden folgte die Generation der Rodde danach. Das alles war freilich nicht mehr Hanse, aber doch noch deren Ausklang. Und so dürfen denn auch die geschäftlichen Aufzeichnungen von zwei Stralsunder Kaufleuten aus dem letzten Drittel des 17. Jahrhunderts in unsere Untersuchung des späthansischen Handels mit einbezogen werden.

Das erste Geschäftsbuch stammt von einem nicht namentlich bekannten Stralsunder Bürger und verzeichnet seine Geschäfte aus den Jahren 1665 bis 1675²⁹. Seine geschäftliche Tätigkeit umfaßte die Brauerei, den Getreidehandel und die Reederei, d. h. die „klassischen“ Formen des hansischen Handels. Sein Getreide: Gerste, Roggen und Hafer bezog er aus der Umgegend Stralsunds, in der Masse wohl von Bauern, worauf die Vielzahl der Namen zu deuten scheint, sowie von dem Rentmeister von Zarzin und Bremerhagen. Leider verzeichnet er in seinem Buch nur die Namen und nicht die Orte. Insgesamt kaufte er vom Herbst 1668 bis zum Frühjahr 1670 161 Last, 7 Drömt und 24½ Scheffel Gerste zum Malzen und Brauen für einen Preis von 5800 Rtlr., 22 ß und Roggen 19 Last, 2 Drömt, 10 Scheffel für 1012 Rtlr., 9 ß. Die Gerste vermälzte er in seiner Brauerei und exportierte das Malz in die traditionellen Häfen und Länder des Ostseeraums. Von 1668 bis 1675 notiert er folgende Verschiffungen:

1668

März 16	mit Schiffer Albert Swartz nach Bergen	1 Last Malz
März 16	mit Schiffer Lorenz Bremer nach Bergen	1 Last Roggen
März 16	mit Schiffer Hans Riek nach Bergen	1 Last Malz
März 18	mit Schiffer Peter Schack nach Amsterdam	1 Last Roggen
März 26	mit Schiffer Arnd Harm nach Riga	3 Tonnen Bier soll dort Flachs und Hanf kaufen
April 4	mit Schiffer Henning Lokelwitz nach Stettin	1 Last Hafer
April 23	mit Schiffer Peter Volkert nach Göteborg	6 Last Malz
		6 Last Roggen

²⁹ Stralsund Stadtarchiv: Rep. II, H 3, Nr. 63.

April 28	mit Schiffer Michel Köller nach Lübeck	soll dort Salz kaufen
April 29	mit Schiffer Harm Badendiek nach Bergen	1 Last Malz
		1 Last Roggen
Mai 18	mit Schiffer Tito Wolter nach Bergen	1 Last Roggen
Mai 18	mit Schiffer Lemke nach Stockholm	2 Last Malz
Mai 18	mit Schiffer Jürgen Fleischer nach Stockholm	3 Last Malz
Juni 6	mit Schiffer Peter Volkert nach Göteborg	2 Last Roggen
Juni 16	mit Schiffer Albrecht Brojan nach Krammen	2 Last Malz
Juni 17	mit Schiffer Ties Hawer nach Lübeck	1 Last Hafer
Juli 1	mit Schiffer Gorries Quines nach Lübeck	2 Last Hafer
Juli 1	mit Schiffer Henning Rades nach Stettin	3 Tonnen
		Kieler Sprotten
Juli 4	mit Schiffer Hans Holt nach Göteborg	4 Last Malz
Juli 20	von Usedom nach Bergen	2 Last Roggen
Juli 25	von Preen nach Bergen	2 Last Roggen
August 22	mit Schiffer Markus Berau nach Stockholm	45/2 Tonnen
		Dorsch,
		508 Pfd.
		Klippfisch,
		7 Tonnen Erbsen
September 2	mit Schiffer Hans Holt nach Riga	2 Last, 4 Schiffspfd.
		Malz
September 18	mit Schiffer Albrecht Brojan nach Stockholm	3 Tonnen Erbsen

1669

März 6	mit Schiffer Jakob Schütt nach Göteborg	2 Last Roggen
März 23	mit Schiffer Albrecht Swartz nach Amsterdám	4 Last Hafer
April 2	mit Schiffer Klaus Dwarsch nach Bergen	1 Last Malz
		1 Last Roggen
April 6	mit Schiffer Paul Kleidt nach Stockholm	6 Last Malz
April 26	mit Schiffer Paul Kleidt nach Stockholm	6 Tonnen
		Dorsch,
		6 Tonnen
		Rotscher u. a.
Mai 11	mit Schiffer Albrecht Brojan nach Göteborg	2 Last Malz
Juni 10	mit Schiffer Thomas Brun nach Göteborg	2 Last Malz
Juli 3	mit Schiffer Larsen nach Göteborg	2 Last Roggen
Juli 15	mit Schiffer Henning Lokelvitz nach Göteborg	1 Last Malz
Juli 28	mit Schiffer Paul Kleidt nach Stockholm	7 Last Malz
Juli 28	mit Schiffer Hans Riek nach Stockholm	3 Last Malz
September 4	mit Schiffer Martin Lüpke nach Stockholm	2 Last Malz
September 16	mit Schiffer Peter Schacke nach Riga	mit 100 Rtlr.,
		wofür er 1 Last
		Lein und 1 Matte
		Flachs kaufen
		soll

September 28	mit Schiffer Bartold Lübbener nach Göteborg	2 Last Roggen
Oktober 15	mit Schiffer Jakob Peters nach Stockholm	36 Tonnen Erbsen

1670

April 11	mit Schiffer Martin Lüpke nach Stockholm	2 Last Malz
April 21	mit Schiffer Bartold Lübbener nach Göteborg	2 Last Malz
April 22	mit Schiffer Peter Schack nach Stockholm	3 Tonnen Bleiwerk
Mai 5	mit Schiffer Michel Rosenbaum nach Göteborg	2 Last Roggen
Mai 27	mit Schiffer Paul Kleidt nach Stockholm	13 Last Malz
Juli 1	mit Schiffer Lorenz Bremer nach Stockholm	2 Last Malz
August 15	mit Schiffer Paul Kleidt nach Stockholm	8 Last Mehl, 5 Last Roggen
September 10	mit Schiffer Hinrich Peters nach Stockholm	3½ Last Malz 2 Last Roggen
September 14	mit Schiffer Bartold Lübbener nach Lübeck	1½ Last Hafer
Oktober 6	mit Schiffer Hans Storm nach Königsberg	120 Rtlr., um Gerste zu kaufen

1671

März 22	mit Schiffer Henning Lokelvitz nach Stettin	2 Last Hafer
Juli 5	mit Schiffer Peter Volkert nach Stockholm	9 Last Malz, 7 Tonnen Erbsen, 2 Tonnen Honig
Juli 25	mit Schiffer Franz Kniphoff nach Kalmar	3 Last Malz
September 7	mit Schiffer Peter Volkert nach Stockholm	6½ Last Malz
September 7	mit Schiffer Franz Kniphoff nach Stockholm	7 Last Malz
September 10	mit Schiffer Hans Ticke nach Stockholm	28 Tonnen Erbsen
September 28	mit Schiffer Michel Schmidt nach Stockholm	28 Tonnen Erbsen

1672

März 21	mit Schiffer Hans Storm nach Stockholm	3 Stück Rasch
März 21	mit Schiffer Klaus Krey nach Stockholm	4 Stück Rasch
März 30	mit Schiffer Michel Schmidt nach Stockholm	2 Last Malz
April 11	mit Schiffer Michel Rosenbaum nach Stockholm	10 Last Malz, 1 Last Malz, 1 Last Roggen
April 25	mit Schiffer Abraham Lokelvitz nach Bergen	2 Last Malz, 1 Last Roggen

April 29	mit Schiffer Peter Volkert nach Bergen	3 Last Malz,
		1 Last Roggen
Mai 13	mit Schiffer Hans Storm nach Bergen	2 Scheffel Weizen,
		4 Drömt Roggen
Mai 23	mit Schiffer Jakob Behrens nach Bergen	2 Last Malz
Juni 4	mit Schiffer Peter Voigtländer nach Stockholm	6 Stück Rasch
Juni 7	mit Schiffer Klaus Schmidt nach Stockholm	3 Last Hafer
Juni 12	mit Schiffer Michel Rosenbaum nach Stockholm	10½ Last Malz,
		4 Last 2 Drömt Hafer,
		¼ Weizen
Juni 26	mit Schiffer Klaus Frese nach Bergen	1½ Last Roggen
Juli 1	mit Schiffer Albrecht Swartz nach Bergen	7 Last Roggen
Juli 2	mit Schiffer Franz Kniphoff nach Stockholm	8½ Last Malz
Juli 13	mit Schiffer Jakob Holtfreter von Rostock	8 Last Malz,
		3 Last Roggen
August 7	mit Schiffer Bartold Lübbener nach Lübeck	2 Last Hafer
September 5	mit Schiffer Martin Lübke nach Stockholm	2 Last Malz
September 11	mit Schiffer Michel Rosenbaum nach Stockholm	15½ Last Malz
September 13	mit Schiffer Wilhelm Kubert nach Stockholm	2½ Last Malz
September 17	mit Schiffer Hans Storm nach Stockholm	8½ Last Malz
September 17	mit Schiffer Hans Storm von Rostock	7 Last Malz
Oktober 8	mit Schiffer Peter Kroß nach Stockholm	7 Tonnen Erbsen
November 8	mit Schiffer Flemink nach Lübeck	2½ Last Hafer

1673

März 6	mit Schiffer Michel Paschen nach Stockholm	20 Last 3 Drömt 12 Scheffel Malz, 1½ Last Weizen, 31 Tonnen Mehl, 22 Tonnen Erbsen, 10 Stück Rasch
März 29	mit Schiffer Reinhold Dolsen nach Göteborg	1 Last Malz, 1 Last Roggen
April 8	mit Schiffer Michel Rosenbaum nach Stockholm	14½ Last Malz, 6 Stück Rasch
April 11	mit Schiffer Jakob Behrens nach Stockholm	1 Last Malz, 1 Last Roggen
April 12	mit Schiffer Michel Schmidt nach Riga	2 Last Malz
Mai 24	mit Schiffer Tieß Kniphoff nach Lübeck	2 Last Hafer

Juni 5	mit Schiffer Michel Paschen nach Stockholm	16 Last Malz, 4 Last, 6 Scheffel Roggen
Juni 14	mit Schiffer Michel Meyer nach Göteborg	1 Last Malz
Juli 22	mit Schiffer Gories Honfener nach Stockholm	5 Last Malz, 4 Last Roggen, ½ Last Weizen
Juli 25	mit Schiffer Franz Kniephöff nach Norrköping	1½ Last Roggen
August 29	mit Schiffer Rimmerten nach Riga	2 Last Malz, 50 Rtlr. (soll 1½ Last Lein u. 2 Bund Hanf kaufen)
September 8	mit Schiffer Michel Göteken nach Riga	lose Äpfel (soll 1 Bund reinen Hanf u. ½ Last Leinsaat zurückbringen)
September 11	mit Schiffer Michel Teschen nach Stockholm	10 Last Malz, 1½ Last Roggen, ½ Last Weizen, 4 Stück Rasch
September 12	mit Schiffer Hans Storm nach Stockholm	5 Last Malz, ½ Last Weizen
September 27	mit Schiffer Albrecht Swartz nach Stockholm	16 Last Malz, 1 Last Weizen

1674

April 15	mit Schiffer Michel Teschenmacher nach Stockholm	17 Last Malz, 25 Tonnen Erbsen
April 22	mit Schiffer Paul Kleidt nach Stockholm	14 Last Malz
Mai 1	mit Schiffer Lorenz Bremer nach Riga	2 Last Malz
Mai 5	mit Schiffer Hinrich Peters nach Stockholm	1 Last Malz
Mai 6	mit Schiffer Christian Jansen nach Bergen	3 Last Malz
Juni 6	mit Schiffer Michel Rosenbaum nach Stockholm	5 Last Malz
Juni 27	mit Schiffer Paul Kleidt nach Stockholm	10 Last Malz, 2 Last Roggen
Juli 20	mit Schiffer Michel Teschenmacher nach Stockholm	10 Last Malz, 5 Last Roggen
September 1	mit Schiffer Franz Kniphoff nach Stockholm	322½ Tonnen? (Mehl?)

September 10 mit Schiffer Mons Töllner nach Riga	100 Rtlr. (soll 1 Last Leinsaat u. 1 Bund reinen Hanf kaufen)
September 22 mit Schiffer Paul Gladeran nach Stockholm	18 Last Malz

1675

Mai 12	mit Schiffer Hinrich Kock nach Stockholm	12 Last Malz
Juni 1	mit Schiffer Franz Kniphoff nach Stockholm	10 Last Malz

Insgesamt exportierte unser Kaufmann zwischen 1668 und 1675 in 106 Schiffen 374 Last Malz, 68 Last Roggen, 38 Last Mehl, 26 Last Hafer, 10 Last Erbsen und 4 Last Weizen. Die Masse der Zielhäfen liegt in der Ostsee, unter ihnen nehmen die schwedischen Häfen mit $\frac{4}{5}$ aller Fahrten bei weitem die führende Stellung ein, wobei wiederum Stockholm mit 53 Fahrten (= 50 %) allen anderen weit voransteht. Im einzelnen verteilen sich die Fahrten wie folgt:

1. Stockholm	53 Fahrten = 50 %
2. Bergen	16 Fahrten = 15,1 %
3. Göteborg	13 Fahrten = 12,3 %
4. Riga	8 Fahrten = 7,5 %
5. Lübeck	7 Fahrten = 6,6 %
6. Stettin	3 Fahrten = 2,8 %
7. Amsterdam	2 Fahrten = 1,8 %
8. Kalmar	1 Fahrt = 0,9 %
9. Krammen	1 Fahrt = 0,9 %
10. Norrköping	1 Fahrt = 0,9 %

In den zahlreichen Fahrten in Häfen des schwedischen Machtbereiches drückt sich der wirtschaftlich und politisch bestimmende Einfluß der Zugehörigkeit Stralsunds zu Schweden aus. Die Handelsbeziehungen der Hanse zu Schweden gehören zu den ältesten und über die Jahrhunderte hinweg beständigsten überhaupt³⁰, insofern ist die führende Stellung Schwedens im

³⁰ Vgl. für die ältere Zeit Wilhelm Koppe, Lübeck, Stockholmer Handelsgeschichte im 14. Jahrhundert, Neumünster 1933; Kjell Kumlien: Stockholm, Lübeck und Westeuropa zur Hansezeit, HGBll 71, 1952, S. 9 ff.; Kjell Kumlien: Sverige och Hanseaterna. Studier i svenk politik och utrikes handel, Stockholm 1953, A. v. Brandt: Seehandel zwischen Schweden und Lübeck gegen Ende des 17. Jahrhunderts, Scandia, XVIII, 1947, S. 33 ff.

Handelsverkehr mit Stralsund nicht überraschend; wohl aber dürfte die absolut dominierende Rolle Schwedens eine Folge der veränderten Lage nach dem Dreißigjährigen Krieg gewesen sein. Bei den Exportgütern handelt es sich um die traditionellen hansischen Waren: Malz, Roggen, Mehl und Bier aus der Agrarproduktion des Stralsunder Hinterlandes. Hinzugekommen sind eigentlich nur geringe Mengen von Textilien, wie Rasch u. a. Auch die Art der Verschiffung erfolgte in herkömmlicher Weise. Der Hansekaufmann pflegte seit alters seine Waren, die er in das Ausland verschiffte, in kleineren Posten auf verschiedene Schiffe zu verteilen, um das Risiko zu verringern, eine Praxis, die er selbst bei so relativ geringen Entfernungen wie auf der Fahrt von Stralsund nach Stockholm beibehielt. 1668 März 16 liefen gleichzeitig drei Schiffe aus Stralsund nach Bergen aus, und auf jedes hatte er je 1 Last Malz und 1 Last Roggen als Ladung verteilt; oder 1669 Juli 28 liefen die Schiffer Paul Kleidt und Hans Rieck nach Stockholm aus, wobei unser Kaufmann in dem Schiff Paul Kleidts 7 Last Malz und dem des Hans Riecks 3 Last Malz verladen hatte. Das gleiche Bild zeigt sich noch öfters: 1671 September 7 und 1672 März 21. Wenn auch der hansische Kaufmann schon seit langem nicht mehr selber seine Waren begleitete, so kam es doch hin und wieder vor, daß er bei besonders wertvoller Ladung selbst mitfuhr. So segelte unser Kaufmann 1668 April 23 mit 6 Last Roggen und 6 Last Malz im Schiff des Peter Volkert nach Göteborg und 1673 März 6 mit 20 Last, 3 Drömt, 12 Scheffel Malz, 1½ Last Weizen, 31 Tonnen Mehl, 22 Tonnen Erbsen und 10 Stück Rasch im Schiff des Michel Paschen nach Stockholm. Diese Ladung stellte mit Zoll, Fracht und Ungeld einen Wert von 1560 Rtlr. dar. Am 29. März kehrte er wieder nach Stralsund zurück, nachdem er alles außer den Erbsen hatte in Stockholm verkaufen können und aus der Ladung 1749 Rtlr., d. h. mit 157 Rtlr. Verdienst (10 %), gelöst hatte. Daß die Gewinnspanne von ungefähr 10 % wohl das Übliche gewesen sein muß, geht aus einer anderen Eintragung hervor: 1675 Mai 12 und Juni 1 schickte unser Kaufmann an seinen Stockholmer Geschäftspartner Peter Voigtländer in 2 Schiffen insgesamt 22 Last Malz mit einem Wert von 2181 Rtlr. 29 β. Voigtländer verkauft diese Ladung in Stockholm und remittierte ihm dafür nach Hamburg 2386 Rtlr. 7 β, in Banco zu zahlen, d. h. mit etwa 9 % Gewinn. Das sind sicher keiner außergewöhnlich hohen Gewinne, und wenn wir fragen, woher denn die hohen Handelsprofite des Kaufmanns stammen, so könnte man vielleicht annehmen: aus dem Reedereigeschäft. Unser Kaufmann hat sich auch darin versucht, und wie wir sehen werden, mit geringem Erfolg. 1669 Mai 1 reederte er in der neuen Galliot des Schiffers Paul Kleidt $\frac{1}{4}$ Part mit 759 Rtlr. 1669 Mai 10 und Juli 28 machte das Schiff zwei Fahrten nach Stockholm, 1670 März 26 nach

Königsberg und segelte Juni 2 und August 21 wieder zweimal nach Stockholm. Kauf der Parte und die Ausreederung der fünf Fahrten wurden mit 984 Rtlr. 16 ß berechnet; der Erlös betrug insgesamt 1062 Rtlr. 13 ß. Es blieben also in diesen $1\frac{1}{4}$ Jahren nach Abzug der Gesamtkosten nur 77 Rtlr. 45 ß Reingewinn übrig, und man kann verstehen, daß unser Kaufmann angesichts des kümmerlichen Handelsprofits aus $1\frac{1}{4}$ Jahren Reederei in sein Buch schrieb: „Werde also auff die art, so lange ich lebe, keine schipffe reden“ (!!). Aber wie alle Kaufleute der alten Hansestadt Stralsund hatte auch unser Kaufmann viele Eisen im Feuer, und auch für ihn galt der kaufmännische Wahlspruch, den eine Generation früher Frau Petersen in ihr Kaufmannsbuch geschrieben hatte: „Wer zu dem wenigen wenig thut, vnde halt daß wenige yn guter hud, dem ist groß gelt vnd gutt beschert, ob sych der kauff schon langsam mehrt“. Man sollte diesen Einzelfall nicht verallgemeinern; denn der aus der Reederei gewonnene Handelsprofit ist immer einer der Fundamente der hansischen Kaufmannschaft gewesen. Mögen auch Profite von 62,5 %, wie sie 1638 der Stralsunder Leinwandhändler Hoppe mit einer Ladung Roggen von Stettin nach Göteborg erzielte, Ausnahmen gewesen sein, so zeigt dieses Beispiel doch nur die starken Schwankungen in den Gewinnaussichten des Handels dieser Zeit.

So, wie seine Ausfuhren: Malz, Getreide, Bier und Mehl, die seit Jahrhunderten üblichen hansischen Exportwaren umfaßten, so auch die Einfuhren. Aus Amsterdam bezog er holländischen Hering (1668 September 2 und Oktober 22, 1671 November 24); aus Bergen Dorsch, Kabeljau und Hering; aus Aalborg Hering; aus Schweden Teer, Butter, Holz; aus Stockholm Eisen (1667—1673: 354 Stangen, 65 Schiffspfund, 31 Liespfund); aus Lübeck Lüneburger, spanisches und schottisches Salz; aus Kiel Sprotten; aus Riga Hanf, Flachs und Leinsaat. Neben Getreide bezog er aus dem Hinterland Stralsunds auch in großen Mengen Schaf- und Lammwolle: zwischen 1671 und 1677 etwa 1600 Stein Schur- und Lammwolle. Die Wolle stammte aus den Dörfern Ziemkendorf (westlich Stralsund), Wulfshagen (südlich Ribnitz), Berglase (Rügen) und Lebbin (nördlich Neubrandenburg), umfaßte also den ganzen Kreis Stralsund. Außer Wolle kaufte er auch Hopfen und Mehl in Brandenburg; 1669 November 2 verzeichnet sein Buch: „bin ich selber nach Brandenburg gereiset und alda eingekauft“. Zwischen 1669 und 1680 kaufte er in Brandenburg insgesamt für rd. 3820 Rtlr. Hopfen. Auch Roggenmehl bezog er aus Brandenburg. 1673 kaufte er 18 Schiffspfund, 11 Liespfund zum Preis von rd. 102 Rtlr.

In dem letzten Stralsunder Kaufmannsbuch, das im Rahmen dieses Kapitels mit untersucht werden soll, wird noch einmal das ganze, vielästige han-

sische Handelssystem sichtbar. Es handelt sich um das Hauptbuch des Kaufmanns ersten Grades Heinrich von Stade, 1671 bis 1706³¹. Dieser hat erst 1673 das Stralsunder Bürgerrecht erworben. Über seine Herkunft ist nichts bekannt, möglicherweise deutet sein Name auf Herkunft aus dem Raum der Niederelbe hin. Seine Geschäfte betrafen das Ostseegebiet von Hamburg-Lübeck bis nach Nowgorod, wobei das Schwergewicht eindeutig auf dem Handel mit den baltischen Provinzen und ihrem russischen Hinterland lag. Alle seine Geschäfte liefen über seinen Bruder Detloff von Stade in Reval. Seine Geschäftspartner saßen in Amsterdam, Hamburg, Lübeck, Wismar, Rostock, Stettin, Riga, Reval, Narva und Nowgorod; die alte Ost-West-Achse der Hanse steht noch immer in ihrer früheren Funktion vor uns. Wie die meisten der Fernkaufleute handelte er mit Waren aller Art, besonders mit Getreide. Daneben nahmen aber seine Geldgeschäfte einen bedeutenden Platz ein. Unter seinen Handelspartnern tritt besonders die Lübecker Patrizierfamilie der Rodde hervor.

In dem Hauptbuch Heinrichs von Stade finden sich nur wenige Eintragungen aus den Jahren 1672 bis 1674 über seine Geschäftsverbindungen mit den Rodde, wobei als sicher gelten darf, daß sie nur einen Teil erfassen. 1672 April 22 schickte ihm ein Dietrich Rodde aus Nowgorod einen russischen Kafftan für 15 Kourantmark, 21 β; 1672 September 19 kaufte Heinrich von Stade über seinen Hamburger Geschäftspartner, Gebhard Lüpke, auf Order von Berend Rodde, Reval, Waren für 844 Kourantmark und ließ sie an Adolf Rodde nach Lübeck senden; 1673 erhielt Heinrich von Stade mehrere Warensendungen von Dietrich Rodde aus Nowgorod: Juni 30 9 Stück Zobelschwänze, Juli 28 2 Stück Grauwerk, August 11 2 Stück schwarze Katzenfelle. Für den Gegenwert (48 Kourantmark, 17 β) schickte H. von Stade auf Anweisung Berend Roddes im Juli 1673 Waren und Geld an Dietrich Rodde nach Nowgorod. 1674 September 22 ließ Stade über Gebhard Lüpke, Hamburg, an Dietrich Rodde 315 Kourantmark überweisen und sandte Oktober 3 auf Order Dietrich Roddes an Adolf Rodde, Lübeck, 213 Kourantmark, 8 β und Dezember 8 noch einmal 450 Kourantmark. Ende 1674 schuldete Dietrich Rodde Heinrich von Stade 1044 Kourantmark, 3 β. Dafür schickte ihm Dietrich Rodde 1674 September 15 mit Schiffer Barthold Lübbener in einem Paken 42 Paar Juchtenleder in 14 Rollen für 424 Mark, 12½ β und für 123 Mark Felle verschiedener Art und Oktober 28 durch Schiffer Martin Lokevitz ein Pack Juchten mit 40 Paar für 487 Mark, 5 β.

Hinter den nüchternen Zahlen und geschäftlichen Eintragungen im Haupt-

³¹ Stralsund Stadtarchiv: Rep. II, H 3, Nr. 35.

buch des Heinrich von Stade wird noch einmal das weitgespannte Netz alter hansischer Handelsbeziehungen deutlich. Sie zeigen einen Kaufmann, der weit davon entfernt ist, sich auf die Bereiche des Lokal- und Regionalhandels zu beschränken, dessen Blick vielmehr die ganze Weite des Raumes und seine Möglichkeiten, mit Gewinn Handel zu treiben, umfaßt, wozu auch Geld- und Wuchergeschäfte zu gehören scheinen. Das wird besonders deutlich, wenn wir seine weiteren Geschäftsaufzeichnungen betrachten. Arnold Soom hat jüngst den ausgedehnten Getreidehandel des livländischen Adels eingehend untersucht, dessen Ergebnisse wir also hier nicht zu wiederholen brauchen³². Es ist erstaunlich, zu sehen, wie intensiv die Handels- und Geldgeschäfte waren, die Heinrich von Stade über seinen Bruder Detloff in Reval mit dem livländischen Adel betrieb. Eigentlich steht der ganze livländische Adel in den Jahren 1674—1678 bei Heinrich von Stade zu Buch: der Landeshauptmann Georg-Johann von Lieven, der Landrat Fromhold von Tießenhusen³³, sein Sohn Leutnant Fabian von Tießenhusen, der Baron Reinhold von Ungern-Sternberg, die Barone von Wrangel gleich mit vier Vertretern, der Baron Hermann von Üxküll, die von Fischbach, von Wolframsdorf, von Buxhöveden, von Gutberg und von Salza. In so erlauchter Gesellschaft kann auch der mecklenburgische Uradel nicht fehlen, der gleich durch seinen prominentesten Vertreter ausgewiesen ist, den Landmarschall Kuno von Hahn, Paris! Insgesamt schuldet der livländische Adel, meistens durch die jüngere Generation vertreten, die als Offiziere, als Leutnant, Rittmeister und Oberst höchstwahrscheinlich in der Stralsunder Garnison der Schweden Dienst taten, Heinrich von Stade in den Jahren 1675—1677 rd. 5000 Kourantmark, Schulden, die dann durch die Väter und Mütter, so Frau Anna-Dorothea von Tießenhusen, mit Geld und Getreide wieder eingelöst werden müssen. Heinrich von Stade darf so als Repräsentant des Handels- und Wucherkapitals gelten, wobei sehr deutlich die enge ökonomische Verflechtung der führenden kaufmännischen Schicht des Städtebürgertums mit dem Feudaladel mit ihren politischen und sozialen Konsequenzen zutage tritt. Daß wir es bei Heinrich von Stade mit einem Geschäfts- und Geldmann größeren Stils zu tun haben, zeigen seine Außenstände: 1679 schuldete ihm sein Hamburger Geschäftspartner Gebhard Lüpke 5067 Kourantmark, ein Herr Johann Memmies in Rostock 1683 5066 Kourantmark und Leonhard Arensburg, Münzmeister in Stettin, 1690 8875 Kourantmark.

³² Vgl. A. Soom: Der baltische Getreidehandel, a. a. O.

³³ Vgl. A. Soom: Gutswirtschaft in Livland am Ausgang des 16. Jahrhunderts, Zeitschrift für Ostforschung, 5. Jg., 1956, H 1, S. 34 ff.

Überblicken wir nun, am Ende dieses Abschnittes angelangt, ein Jahrhundert Stralsunder Handelsgeschichte, wie sie sich in den Kaufmanns- und Geschäftsbüchern Stralsunder Kaufleute des 17. Jahrhunderts darstellt, so zeigen sich ungebrochene Tatkraft und zäher Selbstbehauptungswille, die trotz aller Kriegsnöte, trotz Belagerung, Besatzung und Pest, trotz einer völlig gewandelten politischen Situation die alte Substanz einer Handels- und Seestadt ungebrochen bewahrt haben. In den ersten Jahrzehnten des 17. Jahrhunderts, endgültig besiegelt durch den Dreißigjährigen Krieg, war die Hanse der deutschen Kaufleute und Städte erloschen, die als Interessen- und Rechtsgemeinschaft das organisatorische Band für das wirtschaftliche Expansionsstreben in der Frühzeit gebildet hatte. Trotzdem lief aber das wirtschaftliche Leben noch in den alten, seit Jahrhunderten gepflogenen Bräuchen und Bahnen weiter. Amsterdam, Bergen und Stockholm waren immer noch das Ziel der mit Bier, Mehl, Malz, Salz und Getreide beladenen Schiffe der alten Hansestädte, immer noch brachten sie die gleichen Güter zurück: Bergerfisch, Eisen, Butter aus den skandinavischen Ländern; Hanf, Flachs, Pelze und Holz von der baltischen Küste. Waren die Hansen auch nicht mehr die Herren der See, so brauchte man sie doch noch, und waren sie auch politisch im Spiel der Mächte ohne Belang, so behaupteten sie sich auf dem Gebiet des Handels und der Schifffahrt doch noch stattlich. Freilich war es unverkennbar, daß der deutsche Kaufmann; mochte er auch noch den ganzen Ostseeraum zwischen Narva und Lübeck in seinen Handelsgeschäften erfassen und auch die neuen Zentren des Welthandels: Leipzig, Hamburg, Frankfurt a. M., Amsterdam und gar Lissabon mit einbeziehen, an den Rand des Welthandels geraten war. Die Folgen der Entdeckungen begannen sich durchzusetzen, und der Blick der Holländer, Engländer, Spanier und Portugiesen ging schon weiter in die neuen transozeanischen Kontinente. Am kolonialen Zeitalter hatten die Hansestädte keinen Anteil mehr; nur Hamburg und Bremen haben diesen Schritt in die Neuzeit mitmachen können. Der mittelalterliche „Welthandel“ in der Epoche des Feudalismus, dessen Träger neben Venedig, Genua und den oberitalienischen Städten im Gebiet nördlich der Alpen Augsburg und Nürnberg und besonders die Hansestädte gewesen waren, war ausgelaufen; der Welthandel der Neuzeit in der Epoche des Kapitalismus hatte seine Herrschaft angetreten.

FUNFTES KAPITEL

Späthansischer Rußlandhandel des 17. Jahrhunderts.

Das Kaufmannsbuch der Rodde aus Nowgorod

Die frühe und grundlegende Bedeutung Nowgorods und des Handels mit Rußland als den östlichen Eckpfeilern des gesamten Handels- und Verkehrssystems der Hanse während des Mittelalters ist der hansischen Forschung seit langem bekannt und schon oft Gegenstand der Darstellung geworden⁴. Rußland und seine Randgebiete an der baltischen Küste waren für Getreide, Holz und Holzprodukte, für Pelze, Leder, Felle, Hanf, Flachs, Honig und Wachs die schier unausschöpfbare Rohstoffquelle Westeuropas, und lange bevor die Kaufleute vom Gotischen Ufer die ersten Handelsprivilegien in Rußland erwarben, war Nowgorod ein bedeutender Handelsplatz. Fritz Rörig hat darauf hingewiesen, daß der frühe Vorstoß der deutschen Bürgertums in den Ostseeraum von Anbeginn das Fernziel gehabt habe, die riesigen Rohstoffquellen und unbegrenzten Absatzmärkte des russisch-baltischen Raumes zu

⁴ Vgl. L. K. Goetz: *Deutsch-russische Handelsgeschichte des Mittelalters. Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte*, Neue Folge, Bd. 5, 1922; M. P. Lesnikov: *Der hansische Pelzhandel zu Beginn des 15. Jahrhunderts*, in: *Hansische Studien*, a. a. O., S. 219 ff.; derselbe: *Lübeck als Handelsplatz für Ostseuropawaren im 14. Jahrhundert*, in: *Hansische Studien*, a. a. O., S. 273 ff.; P. Johansen: *Novgorod und die Hanse*, in: *Städtewesen und Bürgertum als geschichtliche Kräfte*, Gedächtnisschrift für Fritz Rörig, Lübeck, 1953, S. 121 ff.; J. Kulischer: *Russische Wirtschaftsgeschichte*, 1. Bd., Jena, 1925, S. 118 ff.; K. R. Melander: *Die Beziehungen und Unterhandlungen betr. den Handel zwischen Lübeck und Rußland während der Jahre 1631—1652*, in: *Historiallinen Arkisto*, XVIII. Bd., 1903; G. Mickwitz: *Aus Revaler Handelsbüchern. Zur Technik des Ostseehandels in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts*, *Societas Scientiarum Fennica, Commentationes Humanarum Literarum*, IX, 8, Helsingfors, 1938, S. 56 ff.; F. Owe: *Die Narwafahrt. Ein Beitrag zur hansischen Handelspolitik (1558—1581)*, *Phil. Diss. (masch.)*, Rostock 1923; F. Sievert: *Die Lübecker Riga-fahrer-Compagnie im 16. und 17. Jahrhundert*, *Diss. Rostock*, 1896. Vgl. auch die Arbeit von Elisabeth Harder: *Seehandel zwischen Lübeck und Rußland im 18. Jahrhundert (1. Teil)*, *ZVLG* 41, 1961, S. 43 ff.

erschließen und die beiden wichtigsten Metropolen des europäischen Handels: Brügge im Westen und Nowgorod im Osten miteinander zu verbinden². Über vier Jahrhunderte blieb im Bewußtsein der Hansen lebendig, daß aus dem Kontor zu Nowgorod „wie auß einer brunnuell alle andere cunthorn hergeflossen undt auf derselben handlung gleichsamb fundiret undt gegründet sein“³. Die Schließung des Petershofes in Nowgorod 1494 und die Aufhebung der hansischen Privilegien in Rußland durch den Zaren Iwan III. wirkten wie ein Schock und galten lange als ein weithin sichtbares Zeichen des Anfangs vom Ende der Hanse; aber man sollte die praktische Bedeutung dieses Aktes nicht überschätzen oder dramatisieren. Er beseitigte wohl das hansische Handels- und Verkehrsmonopol, brachte aber nicht das Ende des hansischen Rußlandhandels. Immerhin mußte sich die Hanse den bestehenden Tatsachen anpassen, und nach langem Zögern hob sie 1521 das immer noch bestehende Monopol des Nowgoroder Kontors auf und gestattete ihren Kaufleuten in Zukunft in Riga, Reval und Dorpat mit den Russen zu handeln. Die livländischen Städte nutzten die Gunst der Situation nach Kräften aus, und indem sie den hansischen Beschluß dahingehend auslegten, daß sie das Stapelrecht für den Handel nach und von Rußland in Anspruch nahmen und 1541 den Gästehandel verboten⁴, schossen sie weit über das Ziel hinaus. Die Hansetage um die Mitte des 16. Jahrhunderts sind voll von Beschwerden der anderen Hansestädte über die Handelspolitik der livländischen Städte und die Erschwerungen des Handels mit Rußland. Alle Verhandlungen Lübecks, die livländischen Städte von ihrer egoistischen und angesichts der politischen Lage engstirnigen Politik abzubringen, blieben vergeblich. Riga, Reval und Dorpat beharrten darauf, daß die hansischen Kaufleute ihre nach Rußland bestimmten Waren auf den Stapel zu bringen hätten, und wußten alle Versuche zu vereiteln, durch direkte Verhandlungen mit dem Zaren Iwan IV. das Nowgoroder Kontor wieder zu errichten. Die Fronten zwischen den livländischen Städten einerseits

² Vgl. F. Rörig: Reichssymbolik auf Gotland, in: Wirtschaftskräfte im Mittelalter, a. a. O., S. 492; derselbe: Die Entstehung der Hanse und der Ostseeraum, ebenda, S. 542 ff.

³ Rezeß des Hansetages in Lübeck, 1628 Februar 11 bis April 2, Art. 4; Staatsarchiv Lübeck, Senatsakten-Res Hanseatica, Recessus et Confoederationes IX, Nr. 291.

⁴ Vgl. G. Mickwitz; Revaler Handelsbücher, a. a. O., S. 26 ff. Gerd Hollihn: Die Stapel- und Gästepolitik Rigas in der Ordenszeit (1201–1562). Ein Beitrag zur Wirtschaftsgeschichte Rigas in der Hansezeit, in: HGBll 60, 1935, S. 91 ff. Vgl. auch neuerdings: V. Niitema: Der Binnenhandel in der Politik der livländischen Städte im Mittelalter, *Annales Academiae Scientiarum Fennicarum*, 76,2, Helsinki 1952; A. Soom: Der baltische Getreidehandel im 17. Jh., a. a. O. 1961.

und den anderen am russischen Handel interessierten Hansestädten verhärteten sich so, daß 1554 die livländischen Städte den Kaufleuten sogar die Preise ihrer Waren vorschrieben, die sie im Handel mit den Russen zu nehmen hätten. Dieser jahrelange Streit um den Handelsgewinn im Rußlandhandel ist symptomatisch dafür, daß die Interessen der in der Hanse vereinigten Städte bereits so weit auseinandergingen, daß sie nicht einmal mehr durch Verhandlungen zur Übereinstimmung zu bringen waren. Nicht gewillt, sich den Profit im Handel mit russischen Waren schmälern zu lassen, sahen sich die übrigen Hansestädte nach anderen Möglichkeiten um. Sie boten sich in Narva, das zwar nicht zur Hanse gehörte, aber da es von den livländischen Städten unabhängig war, günstige Möglichkeiten für den direkten Handel mit Rußland bot. In der 2. Hälfte des 16. Jahrhunderts wurde Narva das wichtigste Zentrum des hansischen Rußlandhandels und die Narvafahrt eine der Hauptlinien der hansischen Schifffahrt in der östlichen Ostsee⁵. Wenn es auch Riga und Reval gelang, die Bemühungen Narvas, in die Hanse aufgenommen zu werden, zu verhindern, so hatten andererseits die Beschwerde der livländischen Städte über die hansische Narvafahrt und ihre energische Forderung, die Narvafahrt einzustellen, auch keinen Erfolg; denn die Hansestädte, mit Recht gereizt über die unnachgiebige Haltung ihrer livländischen Genossen — am Handel mit Rußland waren ja gerade die Kaufleute interessiert, die auf den Hansetagen hansische Politik machten — instruierten ihre Ratssendeboten zu den Hansetagen, nur dann für die Aufgabe des Handels über Narva zu stimmen, sofern die livländischen Städte bereit wären, auch den anderen Hansekaufleuten in ihren Mauern den direkten Handel mit den Russen zu gestatten. Dazu waren aber wieder die livländischen Städte nicht zu bewegen, und als im November 1557 Zar Iwan IV. Livland mit Krieg überzog, um sich der livischen Küste und ihrer Häfen zu bemächtigen und die Herrschaft des Ordens zu beseitigen, ergab sich für die Städte eine ausweglose Lage, in die sie nicht ohne eigene Schuld geraten waren. Zwar verlangten sie wie selbstverständlich die Hilfe der Hanse, waren aber trotzdem nicht bereit, die Freiheit des Gästehandels zuzulassen. Wen wundert es dann, daß Lübeck und die anderen Hansestädte gar nicht daran dachten, sich in das gefährliche Abenteuer eines Krieges zu stürzen oder den gewinnbringenden Handel mit Rußland über Narva einzustellen. Die Hanse war eine Interessengemeinschaft,

⁵ Vgl. F. Owe, *Narvafahrt*, a. a. O., W. Kirchner: *Die Bedeutung Narvas im 16. Jahrhundert*, in: *HZ* 172, 1951, S. 265 ff. Vgl. O. Blümcke: *Berichte und Akten der hansischen Gesandtschaft nach Moskau im Jahre 1603. Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte*, Bd. 7, 1894, Einleitung S. I. ff.

und nachdem das hansische, vorwiegend wirtschaftliche Gemeininteresse jahrzehntelang von den livländischen Städten aus durchaus egoistischen Motiven verletzt worden war, war es ein unbilliges Verlangen, ohne Gegenleistung von den anderen zu erwarten, daß sie sich in ein politisch und militärisch ausichtsloses Unternehmen einließen, das den Zaren unklug und unnötig gereizt und höchstens den völligen Stillstand des hansischen Rußlandhandels gebracht hätte. Was die nichtlivländischen Hansestädte und den Zaren Iwan IV. verband, war das beiderseitige Interesse am Handel miteinander und die Beseitigung der für beide Seiten gleichmäßig lästigen Stapelpolitik der livländischen Städte. Im übrigen sorgte die schnelle Eroberung Narvas im Frühjahr 1558 durch den russischen Zaren dafür, daß in der Gestaltung des Verhältnisses zu Rußland schnelle Entschlüsse gefaßt werden mußten. Nüchtern und ohne besondere Skrupel paßten sich Lübeck und auch die anderen am Handel mit Rußland interessierten Städte der neuen Situation an, zumal Zar Iwan klug und zielbewußt dafür sorgte, daß Narva der wichtigste Handelsplatz für den Fremdenhandel Nordrußlands wurde. Indem Iwan IV. Narva alle alten Privilegien bestätigte und durch weitgehende, neue ergänzte, für Fremde und Einheimische den zollfreien Handel genehmigte und alle Kaufleute und Städte einlud, in Narva ohne Zoll und andere Behinderungen Handel zu treiben, schuf er die Voraussetzungen dafür, daß Narva den gesamten Handel, der bisher — seit Aufhebung des Kontors in Nowgorod — über Riga und Reval gelaufen war, auf sich zog. Daß Riga noch über den Dünaweg in gewissem Umfang mit dem russischen Hinterland in Verbindung blieb, hatte kaum Bedeutung. Die Hansestädte, allen voran Lübeck, scheuten sich nicht, von so günstig gebotenen Gelegenheiten, mit Rußland Handel zu treiben, schnell und intensiv Gebrauch zu machen; der Profit lockte und zu Regungen des Gefühls gegenüber den so halsstarrigen hansischen Schwesterstädten in Livland bestand kein Grund, das um so weniger, als diese selbst insgeheim über Narva mit Rußland ins Geschäft zu kommen suchten, indem sie ihre Schiffe nach dem finnischen Wiborg schickten, die Waren dort umladen und weiter nach Narva beförderten. Trotzdem konnte dieser „Schleichweg“ natürlich keinen auch nur annähernden Ersatz für die alte Monopolstellung im Handel mit Rußland bieten, zumal besonders Reval vom Hinterland völlig abgeschnitten war und Narva nicht nur den Handel der hansischen Kaufleute auf sich zog, sondern auch den der Holländer, Engländer, Schweden, Finnen und Dänen. In der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts stieg der Handel auf Narva, die „Narvafahrt“, zu großer Höhe, und welche Bedeutung besonders die Lübecker der Narvafahrt beimaßen, erhellt am sichtbarsten daraus, daß die Sperrung der Narvafahrt durch die Schweden

einer der Hauptgründe war, daß sich Lübeck im Nordischen Siebenjährigen Krieg 1563—1570 gegen Schweden in die letzte große militärische Kraftanstrengung seiner Geschichte einließ⁶. Es war der letzte Versuch überhaupt, mit kriegerischen Mitteln die alte wirtschaftliche Position zu behaupten. In Zukunft waren die Neutralität, das Lavieren zwischen den politischen Mächten, das Bestreben, es mit keinem zu verderben, die Maxime der hansischen Diplomatie und — gemessen an den immer geringer werdenden wirtschaftlichen und politischen Kräften — die einzig noch mögliche Politik. Denn bei dem weitgespannten Netz ihrer Handelsbeziehungen, das sich von Narva bis Lissabon dehnte, wurde die Hanse, ob sie wollte oder nicht, in die großen politisch-wirtschaftlichen Machtkämpfe dieser Zeit hineinverstrickt: in die Erhebung der nordniederländischen Provinzen gegen das Spanien König Philipps II. genau so, wie in den englisch-spanischen See- und Kaperkrieg. Und die Kämpfe zwischen Dänemark, Schweden, Rußland und Polen um das *Dominium maris Baltici*, die schwedisch-polnischen und russischen Thronwirren der letzten beiden Jahrzehnte des 16. Jahrhunderts waren für die Hanse nicht weniger bedrohlich. Was blieb den Hansestädten bei ihren nicht selten miteinander widerstreitenden Sonderinteressen, angesichts der verworrenen, oft sich schnell ändernden und schwer zu überschauenden Situationen anderes übrig als der Versuch, ihren vielseitigen Interessen gemäß zu handeln, als das Bemühen, mit Vorsicht und diplomatischem Geschick für sich das Beste dabei zu gewinnen. Gleichzeitig zeigt die auffallende Aktivität der Hanse, die sich häufende Zahl von Hansetagen seit der 2. Hälfte des 16. Jahrhunderts, in denen die Hansestädte versuchten, ihrer nur allzu lockeren Gemeinschaft eine festere und überdies juristisch fixierbare Form zu geben, daß man in Lübeck die Zeichen der Zeit richtig zu deuten wußte. In diesen Zusammenhang gehört auch der Versuch der Hanse, sich im Kampf mit den Merchant Adventurers und um die Erhaltung des Londoner Kontors stärker an das Reich anzulehnen. Kaum jemals hat die Hanse eine größere diplomatische Aktivität gezeigt als in der Zeit ihrer inneren Auflösung. Besonders in den ersten Jahrzehnten des 17. Jahrhunderts entfaltete sie eine fieberhafte Tätigkeit, um in dem weiten Raum ihrer wirtschaftlichen und politischen Interessen zwischen Moskau und Madrid die Bestätigung ihrer alten Handels- und Verkehrsprivilegien zu erhalten und darüber hinaus neue zu erwerben. 1603 schickte sie eine Gesandtschaft an den Hof des Zaren Boris Gudunow

⁶ Vgl. H. Kloth: Lübecks Seekriegswesen in der Zeit des nordischen Siebenjährigen Krieges 1563—1570. Ein Beitrag zur deutschen Seekriegsgeschichte im 16. Jahrhundert, ZVLG XXI, 1921, S. 1—51 und 185—256.

nach Moskau⁷, 1606/1608 entsandte sie unter Führung des hansischen Syndikus Johann Domann die kostspieligste Gesandtschaft ihrer Geschichte an König Philipp III. von Spanien nach Madrid und an König Heinrich IV. von Frankreich⁸; Gesandtschaften in die Niederlande, nach Schweden und Dänemark, die dem gleichen Ziele dienten, folgten. Die Verhandlungen der hansischen Gesandtschaft 1603 mit Boris Gudunow brachten zwar für Lübeck die Gewährung wichtiger Privilegien; doch blieben sie ohne größere Bedeutung, da nach dem Tode des Zaren Boris Gudunow 1605 langjährige Thronwirren, die schließlich die Dynastie Michael Romanows auf den Zarenthron brachten, alle so mühsam errungenen Freiheiten wieder hinfällig wurden. Der Handel stockte, und die von den Lübeckern in Pleskau und Nowgorod mit großen Kosten errichteten Höfe gerieten in fremde Hände⁹. Neue Schwierigkeiten und Verwicklungen ergaben sich für den hansischen Rußlandhandel dadurch, daß die Kämpfe zwischen Schweden und Rußland um den Besitz Livlands im Frieden zu Stolbowo 1617 auch Iwangorod, den letzten russischen Stützpunkt an der Ostsee, in schwedische Hände brachte, so daß Schweden praktisch, da nur Hamburg den neuen Seeweg nach Archangelsk befuhr¹⁰, den ganzen hansischen Handel nach Rußland kontrollierte. Der langjährige Krieg zwischen den beiden Wasa, König Gustav II. Adolf von Schweden und König Sigismund III. von Polen, der vor allem in den baltischen Ländern geführt wurde, fügte dem hansischen Handel mit Rußland besonders schweren Schaden zu¹¹. Auf dem Hansetag zu Lübeck 1628 beschlossen die Hansestädte, daß nun, da wieder Friede in Rußland eingetreten sei, alles versucht werden sollte, um den russischen Handel den Städten wieder zu erschließen¹². Freilich sah es mit den alten Handelshöfen in Nowgorod und Pleskau schlimm aus. 1635 klagten die mit Rußland handelnden Kaufleute Lübecks in einem Schreiben an den Rat darüber, daß ihre Höfe in Nowgorod und Pleskau von Fremden besetzt seien, daß der Transport der Waren nach Nowgorod mit Abgaben und will-

⁷ O. Blümcke, Berichte und Akten, a. a. O.

⁸ Der umfangreiche Gesandtschaftsbericht Domanns, Wismar Stadtarchiv, Tit. X, Nr. 5, Vol. 64. Lübeck, Staatsarchiv, Senatsakten, Externa, Hispania I, Fasc. 6.

⁹ K. R. Melander, a. a. O., S. 2.

¹⁰ F. Siewert, Lübecker Rigafahrer, a. a. O., S. 9, Anm. 1.

¹¹ Rostock Stadtarchiv: Ratsakten-Hanseverhandlungen 1580–1599, Vol. 38: Lübeck an Rostock, 1598, Dezember 26. U. a. wurde ein Schiff der Lübecker Großreeder Rotger und Melchior vom Dike auf der Fahrt von Abo in Finnland nach Lübeck von schwedischen Kapern aufgebracht und nach Stockholm geschleppt. Vgl. Siewert, Lübeck Rigafahrer, a. a. O., S. 22, Anm. 1.

¹² Lübeck, Staatsarchiv: Senatsakten-Recensus et Confoederationes IX, Nr. 291, Rezeß des Hansetages in Lübeck, 1628 Febeuar 11–April 2, Art. 4.

kürlich erhöhten Zöllen beschwert sei und daß sie, da die Münzstätten von Nowgorod und Pleskau nach Moskau verlegt wurden seien, keine „Deninge“ mehr zum Ankauf russischer Waren einwechseln könnten oder lange Zeit warten müßten¹³. Zwar hatte der Zar Michael Feodorowitsch 1632 erklärt, den Handel der Lübecker in Moskau und das Kontor in Nowgorod wiederherstellen und die alten Handelsprivilegien wieder erneuern zu wollen; aber so recht scheinen diese Zusagen nicht eingehalten worden zu sein. 1633 wird ein Adrian von Erpen als Vorsteher des Lübecker Kontors in Nowgorod erwähnt; aber allzu rosig scheint die Lage nicht gewesen zu sein; denn nach einer Nachricht des Jahres 1636 waren die Höfe in Nowgorod und Pleskau zerstört und der Boden z. T. umgepflügt und mit anderen Gebäuden besetzt. In Pleskau hatten zehn russische Kaufleute den gesamten Flachshandel und alle Schenken der Stadt gepachtet und den Handel der Bauern in ihre Hände gebracht, denen der Direkthandel mit den Deutschen verboten wurde¹⁴. Eine Gesandtschaft des Anton von Erpen 1635 an den Zarenhof — er reiste von Narva mit dem Schlitten über Nowgorod nach Moskau — blieb ohne Erfolg. Erst 1636, auf einer zweiten Gesandtschaft, die fast ein halbes Jahr in Anspruch nahm, erreichte Anton von Erpen, daß der Zar in drei Schreiben an den Rat von Lübeck und an die Woiwoden von Nowgorod und Pleskau anordnete, daß den Lübeckern in Nowgorod und Pleskau alles wieder zurückgegeben werden sollte, was ihnen genommen worden war. Sie erhielten das Recht, frei über ihre Höfe zu verfügen und im Gebiet des Zaren freien Handel zu treiben, sowie mit ihren Waren sicher ein- und auszureisen. Außerdem erlaubte er einer begrenzten Anzahl von Lübeckern die Reise nach Moskau, um dort Geld einzuwechseln¹⁵. Die Gesandtschaft Erpens hatte den Erfolg, daß nun tatsächlich die Höfe der Lübecker in Nowgorod und Pleskau wieder aufgebaut werden konnten. 1637/1638 richtete Anton von Erpen mit einem Kostenaufwand von 1500 Rtlr. Gasthäuser für die Lübecker Kaufleute in Nowgorod und Pleskau ein¹⁶, und für den gleichen Zweck gab Frau Katharina Rodde im Frühjahr 1638 den Nowgorodfahrern ein Darlehn von 3600 Rtlr.¹⁷. Auch die Nachricht, daß Kaspar und Hans Rodde Salz in Tonnen und Säcken in Pleskau liegen hatten, deutet darauf hin, daß der Handel wieder in Gang gekommen war. Aber die beachtlichen Erfolge, die die Lübecker in wenigen Jahren erzielt hatten, genügten ihnen offensichtlich noch nicht. Noch lasteten

¹³ Vgl. K. R. Melander: a. a. O., S. 13.

¹⁴ Ebenda, S. 35.

¹⁵ Ebenda, S. 16.

¹⁶ Vgl. Siewert: Lübecker Rigafahrer, a. a. O., S. 11.

¹⁷ K. R. Melander, a. a. O., S. 40/41.

auf dem Handel Zölle, die den Handelsprofit beschränkten. Deshalb schickte der Lübecker Rat auf Drängen der Nowgorodfahrer im Frühjahr 1638 mit Lubbert von Bergen eine Bittschrift an den Zaren nach Moskau, worin um Aufhebung oder Beschränkung der Zölle gebeten wurde. Aber damit hatten die Lübecker allem Anschein nach keinen Erfolg; denn bereits 1652 mußten sie sich entschließen, unter der Leitung Hugo Schuckmanns eine neue, recht kostspielige Gesandtschaft nach Moskau zu schicken, wieder ohne Erfolg, da der Zar wohl bereit war, den Lübeckern gewisse Zollerleichterungen zu gewähren, sich aber weigerte, diese Vergünstigungen auch auf andere Hansestädte auszudehnen¹⁸. Der Zoll auf alle über Nowgorod und Pleskau ein- und ausgeführten Waren blieb auch in Zukunft aufrechterhalten, wie noch um 1670 die regelmäßigen Eintragungen eines Angehörigen der Lübecker Familie Rodde in Nowgorod beweisen.

Mehr Erfolg hatten die Lübecker in dieser Hinsicht bei den Schweden, deren Zollpolitik für den lübisch-hansischen Rußlandhandel von besonderer Bedeutung war, da Schweden, im Besitz der baltischen Ostseeküste und seiner wichtigen Häfen, für dieses Gebiet den gesamten Handel mit Rußland kontrollierte. Narva wurde der wichtigste Stapelplatz für den Handel mit Rußland, und jahrelang litt der hansische Handel unter den hohen Zöllen, die ihn mit 20 % auf alle Waren, aber auch mit dem Verbot, Salz und Heringe über Narva hinaus weiter in das Innere auszuführen, empfindlich belasteten. In langjährigen, zäh geführten Verhandlungen erreichten die Gesandten Lübecks bei der schwedischen Regierung, daß der Zoll auf 2 % des Wertes der Waren gesenkt wurde und daß die lästigen Bestimmungen des Narvaer Stapels gelockert wurden¹⁹. Der sprunghaft ansteigende Handelsverkehr mit Narva und den anderen baltischen Häfen seit 1642 zeigt die Folgen dieser für Lübeck sehr befriedigenden Verhandlungen in Stockholm²⁰. Mit dieser Handels- und Schifffahrtskonjunktur hängt sicher auch die Tatsache zusammen, daß sich Lübecker Kaufleute verstärkt in Narva, dem Zentrum des Handels mit dem russischen Hinterland niederließen, unter ihnen auch Angehörige der Lübecker Familie Rodde²¹.

Zu den zahlreichen Familien: den Brockes, Wibbeking, Dike, Finhagen,

¹⁸ Ebenda, S. 42/43.

¹⁹ Vgl. E. Harder: Seehandel zwischen Lübeck und Rußland, a. a. O., S. 62.

²⁰ Vgl. ebenda, Tabelle, S. 103.

²¹ Nach frdl. Mitteilung von Prof. v. Brandt lebten in Narva ein Johann Rodde (geb. 1641 in Lübeck, gest. 1705 in Narva) und sein Bruder Gotthard (geb. 1640, gest. 1707 in Riga). Professor v. Brandt vermutet, wohl mit Recht, in diesem Gotthard Rodde den Schreiber unseres Kaufmannsbuches.

Lemke, Kampferbeck, Fuchting und Fredenhagen, denen es seit der 2. Hälfte des 16. Jahrhunderts als *homines novi* gelang, in den exklusiven Kreis der Ratsgeschlechter Lübecks aufzusteigen, gehörte auch die Familie Rodde²². Eine neue Generation emporstrebender Kaufmanns- und Reederfamilien drängte sich, getragen von der weit über ein halbes Jahrhundert andauernden Blüte des Handels und der Schifffahrt der Späthansezeit, in die alten Ratsgeschlechter der Brömse, Stiten und Kerkring und bewies, daß die wirtschaftlichen und sozialen Kräfte der Späthanse nichts von der Dynamik und wirtschaftlichen Robustheit der hansischen Frühzeit eingebüßt hatten. Die Grundlage des wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Aufstiegs der Familie Rodde seit dem Anfang des 17. Jahrhunderts hat der Großreeder und Kaufmann Adolf Rodde gelegt. Wir finden ihn bis 1613 unter den unternehmenden Kaufleuten, die vornehmlich in der Fahrt nach Portugal und Spanien tätig gewesen sind²³. Nach seinem Tode führte seine Witwe, Katherina Rodde, mit Umsicht und großer Energie — und allem Anschein nach auch mit beträchtlichen Gewinnen — das Handelsgeschäft ihres Mannes weiter, zunächst allein, dann zusammen mit ihren Söhnen Adolf und Matthäus²⁴. Aber die Linie Lübeck-Lissabon umfaßte nur einen, nicht einmal den bedeutendsten Teil der Handelsgeschäfte der Rodde. Gleichzeitig betrieben sie einen umfangreichen Handelsverkehr mit Livland und Rußland. In allen wichtigen Häfen und Handelsplätzen der baltischen Küste und ihres russischen Hinterlandes, in Riga, Reval, Narva, Pleskau und Nowgorod, saßen Mitglieder der Familie Rodde, miteinander durch enge geschäftliche Beziehungen verbunden²⁵. So ergibt sich das Bild einer Familie, die auf den wichtigsten Routen des

²² Vgl. Wehrmann: Das lübeckische Patriziat, ZVLG V, 1888, S. 293 ff.; G. Wegemann: Die führenden Geschlechter Lübecks und ihre Verschwägerungen, ZVLG XXXI, 1949, S. 17 ff.

²³ Vgl. Olechnowitz: Schiffbau, a. a. O., S. 163 ff.

²⁴ Ebenda, S. 163 ff, Archiv der Hansestadt Lübeck, Senatsakten-Interna-Certificationes Konvolut 2, 1620 Juni 9, 1633 Juli 11.

²⁵ In Lübeck, dem Stammhause, saßen Katharina, Adolf und Mathäus Rodde, in Riga Franz Berend Rodde, in Reval Berend Rodde, in Narva Johann und Gotthard Rodde und ihre Söhne, in Pleskau Johann Caspar, der Sohn Berend Roddes, in Nowgorod Gotthard und Dietrich Rodde. Um 1700 saßen in Narva noch Johann Joachim Rodde, die Söhne des Berend Rodde aus Reval. Das Konzeptbuch Berend Roddes in Reval zeigt enge Geschäftsverbindungen mit Adolf und Mathäus Rodde in Lübeck. Stadtarchiv Reval (Göttinger Archivlager), Konzeptbuch B. Rodde (1681—1703), Sign. Af 152. Vgl. auch Lübeck, Senatsakten-Externa-Ruthenica III, 1655. Oktober 27. betr. Beschwerden der Nowgorodfahrer; ferner Melander, a. a. O., S. 40/41.

hansischen Wirtschafts- und Verkehrssystems zwischen Nowgorod und Lissabon, mit dem Zentrum in Lübeck, tätig ist, eine Hanse im Kleinen, eine überraschende Parallele zu der Struktur der Frühhanse, wie sie Rörrig in den Familien der Warendorp und Coesfeld gezeigt hat, ein weiterer Beweis dafür, daß sich die feudale Grundstruktur der Hanse und ihrer Handelsorganisation bis in die Spätzeit nicht verändert hat. Lübeck mit dem Stammhaus war die Handelszentrale, Reval und Narva bildeten die Hauptstützpunkte im Osten mit weiterführenden Linien nach Pleskau, Nowgorod und Moskau.

Von einem Angehörigen der Familie Rodde, wahrscheinlich Gotthard oder Gödert Rodde, stammt nun das Kaufmannsbuch aus Nowgorod, das im folgenden näher untersucht werden soll²⁶. In der jahrhundertlangen Geschichte der hansischen Handelsbeziehungen zu Nowgorod dürfte es bis jetzt das einzige dieser Art sein, und wenn es auch aus einer Zeit stammt, die eigentlich nicht mehr hansisch genannt werden kann, so enthält es doch viele handelsgeschichtliche Tatsachen, die auf eine viel ältere Periode des hansischen Handels zurückgehen dürften, ein Zeichen, wie zäh sich alte Gepflogenheiten und Institutionen halten können. Durch die Existenz dieses Kaufmannsbuches dürfte der Nachweis erbracht sein, daß zwischen Nowgorod und Narva das ganze Jahr über ein Warenverkehr in beiden Richtungen bestand. Freilich, das alte hansische Kontor, der „Peterhof“, mit seinen Privilegien und Freiheiten war nicht mehr vorhanden; aber den Lübeckern war es doch seit den dreißiger Jahren des 17. Jahrhunderts nach langwierigen Verhandlungen mit den Zaren gelungen, in Nowgorod und Pleskau wieder Handelshöfe errichten zu dürfen. Der „Lübecker Hof“, den Antonius von Erpen 1636/1637 wieder eingerichtet hatte, diente auch noch Jahrzehnte später deutschen Kaufleuten aus Narva und Lübeck als Handelshof; er lag vermutlich auf dem Gelände des alten hansischen Kontors in der Nähe des Wolchowufers.

Vom „Lübecker Hof“ — manchmal noch „Cunthor“ genannt — leitete der Verfasser unseres Kaufmannsbuches die Geschäfte des Hauses Rodde mit russischen Exportwaren und ausländischen Importwaren. Daß es sich dabei um einen Angehörigen des Lübecker Stammhauses handeln muß, wird dadurch erwiesen, daß Herr Johann Rodde senior in Lübeck als Vater bezeichnet wird. Der Bruder unseres Schreibers, Johann Rodde junior, ist in der Narvaer Zweigstelle des Hauses tätig: über ihn geht der gesamte Warenverkehr von und nach Lübeck. In welchem Verwandtschaftsverhältnis der Schrei-

²⁶ Die Kenntnis von der Existenz dieses Kaufmannsbuches verdanke ich Herrn Dr. H. Cordshagen, Mecklenburgisches Landeshauptarchiv Schwerin.

ber unseres Kaufmannsbuches zu dem Kaufmann Berend Rodde in Reval und dessen Söhnen Johann Joachim und Caspar Adolf Rodde in Narva stand, war bei dem mir zur Verfügung stehenden Material nicht möglich zu beantworten. Offensichtlich handelt es sich um eine Nebenlinie des Lübecker Stammhauses, also um eine Verwandtschaft 2. und 3. Grades. Diese Reval-Narvaer Nebenlinie der Familie Rodde hatte mit Dietrich Rodde gleichfalls ständig einen Vertreter in Nowgorod sitzen, wobei selbstverständlich eine engste Arbeitsgemeinschaft aus den gleichen familiären und wirtschaftlichen Interessen gegeben war. Ob noch mehr Lübecker Kaufleute neben den beiden Vettern Rodde im „Lübecker Hof“ zu Nowgorod ständig anwesend waren, erfahren wir nicht, dürfte aber doch anzunehmen sein, wie aus der Art der Anlage des Kaufmannsbuches zu schließen ist.

Unser Kaufmannsbuch, dessen Aufzeichnungen die Jahre 1668 bis 1672 umfassen, ist seiner Anlage nach eine Art Familiengeschäftsbuch, in dem der Handel zwischen Nowgorod und Narva mit dem in Narva ansässigen Johann Rodde und seinem Vetter Gödert Haartmann bei weitem an erster Stelle steht. Daneben bestehen geschäftliche Beziehungen zu den Kaufleuten Christoph von Cöln, Hans Deyne, Jürgen Gaarlandt, Gerd Grön, Hinrich Hagen, Jakob Hüttner, Hans Kron, Christoph Möller, Hans Reinholdt, Martin Steude und Augustus und Johann Sundt aus Narva; sowie Hermann Herbers und Christoph Koch in Moskau. Von Narva aus läuft die Linie der Handelsbeziehungen dann weiter nach Reval zu Berend Rodde und nach Lübeck zu Johann Rodde senior und von Lübeck über das Stammhaus und dessen eigene Verbindungen weiter nach Hamburg, Amsterdam, Bordeaux und Lissabon. Wenn in dem Geschäftsbuch keine weiteren Namen von in Nowgorod ansässigen deutschen Kaufleuten verzeichnet sind, so erklärt sich das zwanglos aus dem in Nowgorod bestehenden Verbot des Handels Gast mit Gast, ein Verbot, das ja auch in den Hansestädten galt. Daß außerhalb der Hauptlinie des Handelsverkehrs Narva—Nowgorod—Torshok—Moskau keine weiteren Städte und Märkte erwähnt werden, hat seine Ursachen darin, daß es den deutschen Kaufleuten in Nowgorod — das gleiche trifft für den Handelshof in Pleskau zu — nicht gestattet war, ohne Vermittlung russischer Kaufleute direkt mit den Urproduzenten: Bauern, Jägern u. a. in Verbindung zu treten²⁷. Auch hier zeigt sich noch die alte, schon aus der Frühzeit des hansischen Handels mit Rußland und Nowgorod bekannte Erscheinung, daß zwischen dem russischen Urproduzenten und dem Hansekaufmann der russische Bojar und Gost, der Großhändler, stand, und daß der hansische Kauf-

²⁷ Vgl. Siewert, a. a. O., S. 11.

mann — Ausnahmen bestätigen die Regel — russische Waren nur über den russischen Kaufmann erhalten konnte, also den Handelsprofit mit ihm teilen mußte. So erwähnt unser Kaufmannsbuch denn auch zahlreiche Namen russischer Kaufleute, unter ihnen auch Zöllner, Amtsleute, Strelitzen u. a. J. Kulischer stellt es als ein charakteristisches Merkmal des russischen Handels heraus, daß sich alle Klassen und Schichten, vom Zaren bis zum ärmsten Lastträger, am Handel beteiligt hätten²⁸. Die Namen der Nowgoroder Kaufleute und Handelspartner der Rodde sind: Sawelij Ageew, Iwan, Jefim und Kusma Borisygin, Jurij Boroda, Fedor Clementiow, Wassilij Denisow, Iwan und Kusma Fedorow, Gawrila Gawrilow, Semjon Gawrilowitz, Philipp Gorskoj, Zeliwan Jakoblew, Samuel Iwanow, Michael Kletkyn, Michaila Lowontiw, Alexej Manatelnik, Osepow Markow, Ilja Matfeow, Boris Moiscow, Andrej Muslänick, Iwan Naumow, Gawrila Potawiew, Lewontij Nikiferow, Prokofej Osepow, Andrej Perdunow, Semjon Petrow, Fedor Piskulyn, Gregorij Presnitzow, Gawrila Psoffskoj, Timofej Schagoj, Wassilij Scholl, Wassilij Semonow, Iwan Suma, Wassilij Sülow, Nikita Swetznikow, Stepan Tytschanow, Maxim Woskobochnikow. Die Frage, ob mit den Namen der deutschen und russischen Geschäftspartner der Rodde, so wie sie in dem Geschäftsbuch verzeichnet stehen, nun alle Personen erfaßt sind, mit denen sie in Rußland Handel getrieben haben, läßt sich schwer beantworten. Aus dem Stralsunder Kaufmannsbuch des Heinrich von Stade konnten geschäftliche Beziehungen zu Dietrich Rodde in Nowgorod nachgewiesen werden. Der Name Heinrich von Stade wird aber in dem vorliegenden Kaufmannsbuch nicht erwähnt. Daraus ist zu schließen, daß hier nur ein Teil des Gesamthandels, soweit er sich auf Nowgorod bezieht, erscheint. Auch ist das Fehlen so wichtiger Handelsplätze wie Pleskau und Archangelsk auffällig. Man darf vermuten, da das vorliegende Kaufmannsbuch nur den Teil der Geschäfte erfaßte, der den direkten Handel zwischen Nowgorod und Narva betrifft, daß andere Geschäftsbücher vorhanden gewesen sein müssen. Allerdings dürfte bei der Bedeutung von Narva und Nowgorod für den Rußlandhandel dieses Kaufmannsbuch wohl das wichtigste gewesen sein und den bedeutendsten Teil des Gesamthandels der Rodde mit Rußland enthalten.

Im folgenden seien einige Proben aus dem Nowgoroder Kaufmannsbuch gegeben:

²⁸ Vgl. J. Kulischer: Russische Wirtschaftsgeschichte, a. a. O., S. 150 und 356/357.

Beispiel einer Eintragung
über den Empfang einer Warenlieferung
aus Narva

fol. 256		Rüb. Cop.					
Laus Deo, Anno: 1668: Nouogorodt							
29. September	<p>Debent: Teutsche Güter a Conto des: Empfieng ich mit Garaßim Ignatiow Jamlänin von S. Christoffer von Cöllen auß Narva, so von dem Herrn Vatter, Herrn Johan Rodde sen: auß Lübeck mit Sch: Hinrich Schröder pr. Reval an Herrn Gödert Rodde, Ber.: umb von dannen weiter pr. Narva an ditto v: Cöllen und so ferner an mir pr. Nouogorodt zu spedieren ist gesandt, verspiziert unter beystehendem Signo Ein Tasch, darinnen also:</p>						
No. 1	2 Bunt a 32 Regen Perlen gewogen a Lübeck $2\frac{3}{4}$ Loht						
2	2 Bunt a 40 Regen ditto gewogen $5\frac{1}{8}$ Loht						
4	2 Bunt a 23 Regen ditto gewogen $4\frac{1}{4}$ Loht						
8	1 Bunt mit 8 Regen ditto gewogen 1 Loht Noch an lose Perlen darunter $\frac{1}{2}$ Loht zerbrochne und ohne Löcher 2 Loht 7 Bunt nebenst lose 5 Sort Perlen gewogen a Lübeck $15\frac{1}{8}$ Loht 100 Stk: wichtige Ducaten						
6. November	<p>Hiervor Fracht von Narva laut von Cöllens Brief gezahlt Empfieng ich von dem Brueder auß Narva mit Jamlänin Owerkij Samsonow unter beystehendem Signo verspiziert Ein Schachtell, worinnen alß</p>	30					
No. 8	1 Bunt mit 10 Regen Perlen gewogen a Lübeck $2\frac{1}{8}$ Loht						
7	4 Bunt a 16 Regen ditto gewogen $10\frac{1}{4}$ Loht						
6	4 Bunt a 20 Regen ditto gewogen $9\frac{7}{8}$ Loht <hr style="width: 100%; margin: 0;"/> $22\frac{3}{4}$ Loht						
4. December	<p>9 Bunt 3 Sort Perlen gewogen a Lübeck Hiervor fracht ditto Owerki gezahlet Debent: Teütsche Güter a Conto des Empfieng ich von dem Bruder auß Narwa mit Löddien Sch: Lariwon Conradtiow & Callina Maximow Jamlänin vnter beystehende Signis alß 30 Ton Krimische Apfeln 1 Oxhäubt mit gesaltzen Limonien Ein Pack worinnen alß 12 st. ff. gehaubte Schlesier Lacken <table style="display: inline-table; vertical-align: middle; margin-left: 20px;"> <tr> <td style="padding: 0 5px;">№. 14—5 Stk.</td> <td rowspan="3" style="font-size: 2em; padding: 0 5px;">}</td> <td rowspan="3" style="padding: 0 5px;">Schlesier Leinen</td> </tr> <tr> <td style="padding: 0 5px;">15 st. №. 10—2 Stk.</td> </tr> <tr> <td style="padding: 0 5px;">№. 8—8 Stk.</td> </tr> </table> </p>	№. 14—5 Stk.	}	Schlesier Leinen	15 st. №. 10—2 Stk.	№. 8—8 Stk.	50
№. 14—5 Stk.	}	Schlesier Leinen					
15 st. №. 10—2 Stk.							
№. 8—8 Stk.							

fol. 256

Laus Deo, Anno: 1668: Nouogorodt

Rüb. Cop.

120 Stangen Eisen gewogen a Narva vmb Tr.	
16 Schiffspfund 8½ Lispfund	
20 Ton flämschen Hering	
pr. folgende Unkosten allhir gezahlt alß pr. Fracht von Narva bedungen alß pr. 142 Pude über Anehsitz à 7 Cop. undt pr. 363½ Pude über Tessow a 4 Cop. pr. Pude: ist 24 Rüb. 48 Cop. Worauff a Narva laut Brieff gezahlt 12 Rüb. Restirdt allhie zuzahlen 12 Rüb. 48 Cop., weilen aber die Gütter über Ahnesitz nicht zu rechter Zeit eingeliebert worden sind, habe deßwegen einbehalten 1 Rüb, 48 Cop. Den Rest gezahlt mit	11 —
Pr. ein Paß, so auff die Bauren, welche obige Gütter mit Schlitten von Jamo pr. allhir brachten, wider zurücknehmen müeßen gezahlet	—,40
Pr. ein Skaska vor die Zöllner schreiben	—, 3
Pr. den Streltzen ins Thor Collatzgeld	—, 4
Pr. ditto guett wegen die Löddien Sch: auffm Contor zueverschlagen	
Pr. ditto abzuladen und auff zu packen wegen die Zöllners	—,11
Pr. die 120 Stangen Eisen beym Verkauff nach der Wage zuführen undt zu wegen an die Wägers gezahlt	—,50

Beispiele von Eintragungen
für den Export russischer Waren
von Nowgorod nach Narva

fol. 1

Laus Deo A°. 1669: Nouogorodt

Rüb. Cop.

15. September	Brueder Johan Rodde Debet sandte ich pr. Löddien Sch: Ivan Geraßimow über Ahnesitz auff Narva an S: Christ: v: Cöllen geconsignieret, umb weiter pr. Lübeck zue spedieren, unter nebenstehendem Signo 200 stck: Rintleder gekauft von Waßilij Iwanowsyn Schol	
	à 47 Rüb. pr. 100 stck.	94 —
	pr. Vnkosten allhir alß:	
	Dem Löddien Sch: Fracht auff Narva vor 5½ Sch £ a	2“ 5
	70 Cop. ist 3 Rüb: 89 Cop, darauff all hir zalt	—,12
	pr. ein Sapis auff ditto Leder zu schreiben zahlt	—,16
	pr. ditto Leder nach dem Lüb: Hoffe zu führen	—,16
	pr. ditto vom Lüb: Hoffe nach der Löddien zu führen	—,50
	pr. ein Wypis, Paß, Zelobitgen & Skaska zu schreiben	—,50
		2,,99
		= 96,,99

fol. 40

Laus Deo Anno: 1670: In Novgorodt

Rub. Cop.

24 Marzy	Brueder Johan Rodde Debet: sandte ich pr. Fuhrmann Nikita Saweliow von Teßow an den Bruder über Teßow zu Wasser auff Narva unter nebi- gen Signo alß: 25 Bunt rein Henff von №. 23—47, gewogen: 74 Sch. £ 3 Pude gekaufft von Waßili Denißow à Sch. £ 6 Rüb = 445 Rüb. 80 Cop. pr. folgende Vnkosten allhir alß: pr. Zoll von 408½ Rüb. 6 pr. Cento in Ducaten ist 24 Rüb. 51 Cop. thut in Reusch Geldt à 110 Cop: Rüb 26 : 96 Cop. pr. Fracht biß Narva bedungen à 3 Cop. pr. Pud, ist pr. 743 Pud · 22 Rub, 29 Cop. Darauff ihm allhir bezahlt laut Frachtbrieff 15 42 Pr. 100 stck. neu Deckmatten à stck. 4 Cop. 4 — Pr. 25 stck. alt ditto bey Wahren empfangen — — Pr. 25 Bunt Henff zu wegen an die Wäger — 50 Pr. Brandwein an die Binderß, Fuhrleute und Wägers — 30 Pr. Colatzgeld an die Streltzen auff die Sastaff und ins Thor nebst Uholki — 20 Pr. ein Wypis, Paß, Zelobitgen & Skaska — 70 Pr. Ambahr Haue zu Teßow an Nikita Saweliow — 60
	48 Rub. 76 Cop.

Der Warenverkehr zwischen Rußland und Westeuropa hat im wesentlichen im 17. Jahrhundert noch den gleichen Charakter wie in der Blütezeit des Nowgoroder Hansekontors im Mittelalter. Wie Jahrhunderte vorher lieferte der russischen Wald mit seinem unerschöpflichen Reichtum an Pelztieren aller Art seine klassischen Exportprodukte: Felle, Pelze und Leder nach Westeuropa und versorgte über Archangelsk, Nowgorod, Pleskau und auf dem Landwege über Leipzig Europa mit diesen vielbegehrten und hochbezahlten Produkten. Neben Fellen, Pelzen und Leder wurden vor allem Hanf, das der Menge und dem Wert nach an der Spitze aller Exportwaren stand, Talg und Flachs ausgeführt. Unser Kaufmannsbuch verzeichnet in der Ausfuhr von Nowgorod nach Narva an Johann Rodde für die Zeit vom 15. 9. 1668 bis 30. 3. 1671 folgende Mengen, Waren und Werte: An erster Stelle steht Hanf, von dem 155 Bund (etwa 450 Schiffspfund) für einen Einkaufspreis von 2452 Rubel, 7 Kopeken ausgeführt wurden. Es folgen Juchtenleder in Rollen für 2138 Rubel, 24 Kopeken; Rindleder 2574 Stück für 1168 Rubel, 75 Kopeken; Menken (Nerzfelle) 44 Zimmer für 528 Rubel, 40 Kopeken; Talg: 17 Fässer für 118 Rubel, 25 Kopeken; Katzenfelle verschiedenster Farbe (schwarz, gelb, bunt) 1586 Stück für 99 Rubel, 58 Kopeken.

Insgesamt gesehen, bezahlte Rodde in Nowgorod dafür an seine verschiedenen russischen Geschäftspartnern 6505 Rubel, 58 Kopeken. Das entspräche, wenn wir in der Umrechnung auf modernere Währungsverhältnisse dem Vorschlag J. Kulischers folgten und 1 Rubel (1670) = 17 Rubel (1914) rechneten²⁹, etwa 111 000 Rubel russischer Vorkriegswährung, wobei es sich, um die wirkliche Bedeutung dieser Summe für den Gesamtexport russischer Waren aus Nowgorod zu betonen, nur um den Export eines Kaufmanns handelt. Vergleichen wir diese Summe mit der, die unser Kaufmann in seinem Buch als Unkosten notierte, die er für Zollgebühren, Frachtlohn nach Narva, für Verpacken, Wiegen, Schreibgebühren, für Transportkosten, um die Waren von den Löddien auf dem Wolchow zum Lübecker Hof und umgekehrt, oder von und nach der Waage zu schaffen, für Trinkgelder, bzw. Bestechungsgelder, und sonstige „Spendarien“ ausgegeben hatte, so erscheinen diese mit insgesamt 405 Rubel, 11 Kopeken außerordentlich niedrig; denn sie betragen nur 6,02 % der Kaufsumme. Rechnen wir davon 6 % für den Zoll, so betragen alle anderen Unkosten nur 0,2 %! Kein Wunder, daß dem europäischen Kaufmann der Handel in Rußland — abgesehen von den wertvollen Waren — sehr verlockend erscheinen mußte, wenn er sie mit seinem heimischen Verhältnissen verglich.

Gegenüber einer gewissen Einförmigkeit russischer Ausfuhrüter steht nun eine bunte Vielfalt von Einfuhrgütern westeuropäischer Herkunft, die unser Nowgoroder Kaufmann von seinem Bruder aus Narva bezog. Es handelt sich dabei überwiegend um gewerbliche Produkte, um Textilien, Metallwaren, Kramwaren, um Weine, Gewürze und Fisch. Im einzelnen erhielt unser Rodde in Nowgorod auf dem Land- und Wasserwege von seinem Bruder Johann Rodde zwischen dem 27. 5. 1668 und 26. 1. 1670 aus Narva folgende Waren:

a) Metallwaren:

- 235 Stangen Eisen aus Lübeck und Stockholm
- 615 Stangen Zinn verschiedener Sorten aus England
- 27 Stück englisches Blei
- 5 Fässer Weißblech
- 789 Stück Messingbecken in Bülden (= 100 Stück)
- 2089 Messer verschiedener Arten
- 12 Dutzend geflammte Scheren
- 20 Dutzend Bügelscheren
- 3 Dutzend große Schneiderscheren
- 15 Dutzend Splintschlösser

²⁹ J. Kulischer, ebenda, S. 377, Anm. 3.

- b) Textilwaren:
 36 Stück gewöhnliche schlesische Laken
 18 Stück breite schlesische Laken
 15 Stück schlesisches Leinen
 49 Stück Rasch
 186 Bauernhüte
 48 andere Hüte
 3 Dutzend Hutbänder
- c) Kolonialwaren:
 92 Töpfe Zucker
 46 Körbe Rosinen
 5 Tonnen blaue Rosinen
 30 Tonnen Äpfel
 2 Faß Pfeffer
 6 Fässer u. 1 Oxhäubt Baumöl
 $\frac{3}{4}$ Tonne Feigen
 40 Pfd. englischer Tabak
- d) Wein
 5 Oxhäubt französischen Rotwein
 2 Oxhäubt französischen Weißwein
 2 Tonnen Kornbranntwein
- e) Fisch:
 72 $\frac{1}{4}$ Tonnen flämischen Matjeshering
- f) Getreide:
 1193 Tonnen Roggen aus Livland
- g) Kramwaren:
 313 Ries Papier ordinäres deutsches Papier
 mit dem gekrönten Adler
 mit dem roten Einsiedel
 mit dem Löwen
 31 Pfund kurze Quäste Silberdraht
 46 Bund Perlen verschiedener Sorten
 7 Pfund Rotlack
 5 Pfund weiße Korallen

Diese Importwaren wurden an russische Kaufleute in Nowgorod für insgesamt — der Roggen nicht einbegriffen — 3858 Rubel, 9 Kopeken verkauft.

Nächst Johann Rodde bezog unser Nowgoroder Kaufmann die meisten Waren von seinem Vetter Gödert Haartman aus Narva. Von ihm erhielt er folgende Waren geliefert:

- a) Metallwaren:
 397 Stangen Eisen
 120 Stück Eisenplatten

- 23 Fässer Stahl
 - 15 Täng Stahl
 - 10 Fässer Weißblech
 - 32 Stück englisches Blei
 - 20 Stück polnisches Blei
 - 20 Bult Messingkessel
 - 99 Ringe Messingdraht
 - 900 Messer verschiedener Art
 - 50 000 Nähnadeln
 - 9½ Dutzend Scheren
 - 1 Pack mit Zinnkannen und -bechern
- b) Textilwaren:
- 1 Pack schlesische Laken
 - 18 Stück schlesische Laken
 - 23 Stück Salzwedeler Laken
 - 20 Stück englische Laken
 - 1 Kiste mit schlesischem Leintaft
 - 44 Stück Rasch
 - 32 Stück Bomside
 - 1 Pack Baumwolle
 - 192 und einige Dutzend Hüte
- c) Kolonialwaren und Südfrüchte:
- 20 Tonnen Äpfel
 - 18 Fässer Feigen
 - 63 Körbe und 4 Fässer Rosinen
 - 2 Kästen, 1 Tonne, 50 Pfund Indigo
 - 1 Sack Mandeln
 - 1 Sack Pfeffer
 - 1 Sack Reis
 - 8 Fässer Baumöl
 - u. gesalzene Limonen
- d) Weine:
- 5 Oxhüpt französischen Rotwein
 - 1 Oxhüpt französischen Weißwein
- e) Fisch:
- 90 ganze Tonnen, 12 halbe und 21 Viertel Tonnen flämischen Hering
 - 8 ganze Tonnen schonenschen Hering und gesalzenen Lachs
- f) Kramwaren:
- 15 Pfund Gold- und Silberdraht
 - 150 Ries Papier verschiedener Sorten
 - 100 Stück Rautenschilder
 - 9 Kisten Fensterglas
 - Mehrere Kisten mit holsteinischem Glas und Glasflaschen
 - ferner: 1 Tonne Seimhonig, 5 Tonnen Zwieback, 3 Tonnen Mehl und 6 Tonnen französisches Salz.

Leider erfahren wir nicht den Verkaufspreis dieser Importwaren; aber er betrug schätzungsweise mindestens ebensoviel wie die Importe von Johann Rodde. In der gleichen Zeit empfing Gödert Haartman aus Nowgorod 411 Rollen Juchtenleder und 770 Stück Rindleder, sowie 7 Paar Zobelschwänze. Von den anderen deutschen Kaufleuten, mit denen Rodde in Handelsbeziehungen stand, sei, da sie verglichen mit Johann Rodde und Gödert Haartman keine so große Rolle spielen und ihr Handel nach Inhalt und Umfang keine anderen Gesichtspunkte bietet, nur noch Jürgen Gaarlandt erwähnt. Am 7. Juni 1670 empfing unser Rodde, woher die Ladung stammt, wird nicht erwähnt, mit dem Fuhrmann Dimitrij Pletnikow 2 Fässer mit Fellen, und zwar 295 Zimmer (11 800 Stück) Hermelfelle im Wert von 1106 Rubel, 25 Kopeken und 27 Zimmer (1080 Stück) Nerzfelle im Wert von 405 Rubel, die er vier Tage später, am 11. Juni zu Schiff nach Narva an Daniel Steven weiterbeförderte. Er erhielt für Empfang und Versand eine Provision von 4 Rubel. Das Überwiegen gewerblicher Produkte bei den Einfuhren aus Westeuropa zeigt, daß die gewerbliche Produktion Rußlands im 17. Jahrhundert noch nicht so weit entwickelt war, um den Eigenbedarf zu decken.

Vergleicht man nun den Wert der Ausfuhr Güter mit dem der Einfuhr Güter, so fällt auf, daß die Einfuhren sich nicht im entferntesten mit den Ausfuhren deckten. Der Handel der westeuropäischen Völker mit Rußland wies eine passive Bilanz auf³⁰. Ständig kamen aus Rußland mehr und wertvollere Waren, als an westeuropäischen Gütern nach Rußland hineingelangten. Der Ausgleich zwischen Import und Export mußte dadurch hergestellt werden, daß ständig Bargeld zugesetzt werden mußte, da nur ein Teil der russischen Waren mit westeuropäischen Waren ausgetauscht wurde — der größere Teil —, während ein bestimmter kleinerer Teil gegen Barzahlung gekauft werden mußte. So schickte Johann Rodde aus Narva zwischen 1668 und 1672 seinem Bruder an Bargeld in verschiedenen Posten insgesamt 1785 Dukaten. Dieses Geld diente allerdings nicht nur zum Kauf russischer Waren, sondern wurde auch zur Bezahlung des Zolls verwandt, der in ausländischer Währung zu entrichten war. Das Geld wurde meistens wohl in Nowgorod selbst gegen Rubel umgetauscht, wo 1 Dukaten gegen 410 Kopeken gewechselt wurde.

³⁰ Vgl. A. Soom: Getreidehandel, a. a. O., S. 136/137. Nach Soom mußten Holländer und Hansen einen großen Teil des aus Livland exportierten Getreides in bar bezahlen. Noch 1803 mußten Bremer Kaufleute die meisten russischen Waren gegen Bargeld kaufen. Vgl. Ludwig Beutin: Gesammelte Schriften zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Köln-Graz 1963, S. 135. An. 10.

Wie genau aber die deutschen Kaufleute in Nowgorod zu rechnen pflegten, zeigt die Tatsache, daß häufig das Geld durch Vermittlung von Fuhrleuten und befreundeten russischen Kaufleuten nach Moskau geschickt wurde — die lange Entfernung spielte keine Rolle —, um den in Moskau günstigeren Wechselkurs des Dukaten zum Rubel auszunutzen. Dafür einige Beispiele: 1669 Mai 27, Juli 17 und Juli 19 empfing unser Rodde in Nowgorod von seinem Bruder aus Narva mit Nowgoroder Fuhrleuten in versiegelten Beuteln insgesamt 205 Dukaten. Am 23. Juli schickte er diese 205 Dukaten mit dem Nowgoroder Fuhrmann Philipp Iwanow Gorskoj an seinen Geschäftsfreund Christoph Koch nach Moskau, um sie durch ihn in Rubel einwechseln zu lassen. Koch ließ das Geld wechseln und erhielt für je 1 Dukaten 121 Kopeken, insgesamt 248 Rubel. Nach Abzug der Unkosten: Kochs Provision $1\frac{1}{2}\%$ oder 3 Rubel, 72 Kopeken und für Fracht nach Moskau und zurück an den Fuhrmann sowie Trinkgeld 2 Rubel, 55 Kopeken, erhielt Rodde in Nowgorod netto 241 Rubel, 78 Kopeken. Wenige Monate vorher hatte er am 7. April für 100 Dukaten von dem Nowgoroder Kaufmann Zeliwan Jakoblew Hanf gekauft, wobei 1 Dukaten gleich 110 Kopeken gerechnet wurde. Hätte also Rodde seine 200 Dukaten in Nowgorod umgetauscht, hätte er nur 225 Rubel, 50 Kopeken erhalten. Um also 16 Rubel, 28 Kopeken, den Differenzbetrag, zu erhalten, wurden die rd. 1000 km Weg nach Moskau hin und zurück nicht gescheut. Aber für diese 16 Rubel konnte man in Nowgorod immerhin 38 Stück Rindleder oder 1 Bund Hanf oder 5 Rollen Juchtenleder oder 200 Stück ungegerbte Nerzfelle kaufen. Dafür lohnte es schon, den weiten Weg nach Moskau nicht zu scheuen, um sich die geringfügige Differenz des Wechselkurses nutzbar zu machen. Der hansische Kaufmann rechnete auch mit kleinsten Pfennigbeträgen. Oder ein anderes Beispiel aus demselben Jahr: Am 9. Oktober erhielt Rodde von seinem Bruder aus Narva 400 Stück neuer, vollgewichtiger Dukaten; am 27. Oktober schickte er sie mit Naum Iwanow aus Torshok an Christoph Koch nach Moskau zum Wechseln und erhielt dafür 462 Rubel, wobei 200 Dukaten gegen je 115 Kopeken und die anderen 200 Dukaten gegen je 116 Kopeken umgetauscht wurden. Trotz der nur minimalen Differenz des Moskauer Wechselkurses zum Nowgoroder von höchstens 2 Kopeken, machte jedoch die Größe der Summe den Weg nach Moskau lohnend. Nicht immer waren Nowgoroder Fuhrleute die Überbringer der Geldsendungen nach Moskau. Aber es überrascht doch, in einem einfachen Kaufmannsbuch auf einen in der russischen Geschichte so berühmt gewordenen Mann wie den Schotten Patrik Gordon zu treffen, den militärischen Berater des Zaren Peter I., russischen Generalfeldmarschall und Eroberer Asows 1696. Am 19. Juni 1670 gab Rodde dem damaligen

Obersten Gordon, der sich wohl auf der Durchreise befand, 200 Dukaten für Christoph Koch nach Moskau zum Wechseln mit.

Wirtschafts- und geldgeschichtlich dürfte die Tatsache, daß Jahr für Jahr, über große Zeitspannen hinweg ständig große Mengen von Bargeld und Edelmetall zum Kauf russischer Waren und Rohstoffe und riesiger Mengen von Getreide aus den baltischen Ländern und zur Bezahlung von Zollgebühren von West- nach Osteuropa geflossen sind, von großer Bedeutung sein. Hier liegt eine der Ursachen für die ständige akute Geld- und Edelmetallknappheit in Westeuropa, die wirtschaftlich als starke Antriebskraft auf die Entwicklung der kapitalistischen Produktion wirkte und die merkantilistische Wirtschaftspolitik des Absolutismus förderte. Diese Ursachen stehen als wirtschaftliche und politische Fakten hinter dem Kampf um das *Dominium maris Baltici* und machten Nordrußland und die baltischen Länder zum umkämpften Schlachtfeld zwischen Schweden, Polen und Rußland, dessen Aufstieg seit dem 16. Jahrhundert zur führenden osteuropäischen Großmacht nicht zuletzt in der Verfügungsgewalt über diese ungeheuren natürlichen Reichtümer seines Landes und ihre Nutzbarmachung seine materielle Grundlage gehabt hat. Unser Kaufmannsbuch spiegelt, wenn auch natürlich sehr im Kleinen, etwas von den großen Fragen der Wirtschaft und Politik dieser Zeit wider.

In seiner räumlich-geographischen Bewegungsfreiheit scheint unser Nowgoroder Kaufmann ebenso wie in seiner Möglichkeit zu handeln, ziemlich begrenzt gewesen zu sein, wobei das letztere natürlich auf das erstere ursächlich gewirkt haben mag. Zwar hatten die Lübecker in ihren mehrfachen Verhandlungen mit den Zaren neben der Erlaubnis, ihre Handelshöfe in Nowgorod und Pleskau wieder errichten zu dürfen, auch die Zusage erhalten, zollfrei im ganzen Lande handeln zu dürfen; aber in der Praxis scheint es doch wie zur Hansezeit in der Blüte des Nowgoroder Kontors üblich gewesen zu sein, daß den Ausländern der Handel nur an bestimmten, besonders dafür privilegierten Städten und Märkten erlaubt war, daß ihnen nicht gestattet wurde, unter Umgehung des russischen Kaufmanns direkt mit den Urproduzenten zu handeln. Moskau mit seiner zahlreichen deutschen Kolonie, Nowgorod, Pskow, Archangelsk und Kolmogory blieben die einzigen Tore des russischen Handels mit Westeuropa, wozu später noch der Landweg über die Leipziger Messen trat. Und so war denn Nowgorod, freilich als bedeutendster zentraler Handelsplatz Nordrußlands, das Hauptfeld der kaufmännischen Tätigkeit des Verfassers des vorliegenden Kaufmannsbuches.

Über den Handel Roddes mit seinen russischen Geschäftspartnern in Nowgorod sind wir durch seine Aufzeichnungen ziemlich genau unterrichtet. Er

verkaufte entweder Ware gegen Ware, wobei über die Umrechnung in Rubel Wert gegen Wert gesetzt wurde, oder Ware gegen Geld; genauso kaufte er Ware gegen Geld oder Ware gegen Ware. Dafür einige Beispiele: Am 7. September 1668 erhielt er aus Narva 92 Topf Zucker, am 29. September verkaufte er 68 Topf mit einem Gewicht von 6 Pud, 20 Pfd. für 5 Rubel je Pud = 32 Rubel, 50 Kopeken, und 24 Topf mit 2 Pud, 18 Pfd. an verschiedene Käufer für 12 Rubel 25 Kopeken. Am 28. Dezember verkaufte er 72 Ries Papier für 70 Rubel, 45 Kopeken. Am 21. Dezember verkaufte er 6 Körbe Rosinen, gewogen 14 Pud, 29 Pfd. auf dem Markt für 125 Kopeken je Pud. Am 15. Dezember verkaufte er 4 Stücke schwedischer Laken an Stepan Timofeow gegen Rindleder für 9 Rubel je Stück. Am 30. Januar 1669 verkaufte er 200 Dukaten für 114 Kopeken je Dukaten, zahlbar in reinem Hanf, am 23. Januar verkaufte er 6 Pfund kurze Quaste Silberdraht an Iwan Federow für 8 Rubel je Pfund, zahlbar in reinem Hanf usw.

Am 12. Dezember 1668 kaufte er von den russischen Kaufleuten Stepan Timofeow und Semjon Petrow 169 Stück Rindleder für 77 Rubel, 44 Kopeken, wobei der Verkaufspreis teils pauschal für je 100 Stück, teils einzeln pro Stück berechnet wurde. Am 28. Februar 1669 kaufte Rodde von den Strelitzen Lewontin Nikiferow und Wassilij Scholl 500 Stück schwarze Katzenfelle für 10 Rubel je Hundert.

Am 28. Januar 1670 kaufte Rodde von Michael Lewontiw, Prokofej Osepow, Wassilij Scholl, Nikita Sveznikow und Timofej Schagoj 780 Stück Rindleder für 368 Rubel, 35 Kopeken. Am 17. Juli 1670 kaufte er 129 Rollen mit $397\frac{1}{2}$ Paar rote Nowgoroder Juchten im Gewicht von 18 Schiffspfund 15 Pfund für 659 Rubel, 58 Kopeken von vier Nowgoroder Russen.

Zusammengefaßt, ergibt sich für die Art des Käufens und Verkaufens in Nowgorod folgendes Bild: Die Mehrzahl der Verkäufe wurde per content, d. h. gegen Barzahlung, getätigt, daneben spielte aber der Tauschhandel alten Stils: Ware gegen Ware, noch immer eine beträchtliche Rolle, wobei die Art der Bezahlung, ob mit Geld oder Ware, davon abhing, wie die jeweilige Marktsituation sich entwickelt hatte, wie es mit Angebot und Nachfrage stand. Vielfach wurde innerhalb eines Warenpostens ein Teil in bar, ein anderer Teil gegen Ware gekauft, bzw. verkauft. Wie auch heute noch im Handel üblich, so wurde auch im 17. Jahrhundert dem Käufer vom Verkäufer „Ziel“ eingeräumt, d. h. eine bestimmte Frist, innerhalb der der Käufer die empfangene Ware mit Geld oder Ware zu bezahlen hatte. Sie war sehr unterschiedlich und konnte 2—3 Tage, aber auch 5, 6 Wochen und mehr betragen.

Was die Maße, Münzen und Gewichte betrifft, die im Handel mit Rußland, speziell mit Nowgorod üblich waren, kann ganz allgemein festgestellt

werden, daß auch im 17. Jahrhundert das in der Hansezeit übliche Maß- und Gewichtssystem noch in Gebrauch war mit den entsprechenden, allerdings örtlich und landschaftlich mehr oder minder voneinander abweichenden Normen, die eine Umrechnung auf moderne Verhältnisse einigermaßen schwierig machen³¹.

In Nowgorod berührten sich das hansische und russische Handelssystem mit den ihnen eigentümlichen Maß- und Gewichtssystemen, und so war der deutsche Kaufmann, der in Nowgorod Handel trieb, gezwungen, beide zu benutzen und in ein Verhältnis miteinander zu bringen. Als handelsübliche Gewichte galten das russische Pud als Standardgewicht mit 38,75 Pfund (Nowgoroder Gewicht) à 422,8 Gramm, 1 Pud also = 16,38 kg, und das Schiffspfund Narvaer Art, wobei 10 Pud = Schiffspfund = 163,8 kg gerechnet wurden. Größere Gewichte rechnete unser Kaufmann nach beiden Gewichtssystemen gleichzeitig: Schiffspfund, Pud und Pfund. Zoll- und Frachtgebühren wurden in der Regel nach Pud berechnet, nicht zuletzt deswegen, weil der Transport zwischen Narva und Nowgorod fast ausschließlich von russischen Schiffen, Fuhrleuten und Bauern bewerkstelligt wurde; Narvaer Fuhrleute waren nur in relativ geringem Umfang an den Frachtfahrten beteiligt. Sonst galten die seit alters im hansischen Handel üblichen Maß- und Gewichtseinheiten, die sich mit erstaunlicher Zähigkeit teilweise bis in das 19. Jahrhundert hinein erhalten haben. Dafür einige Beispiele aus dem Roddeschen Kaufmannsbuch: Am 22. Mai 1668 empfing Rodde aus Narva von seinem Bruder in 3 langen Fässern 17 Körbe Rosinen mit einem Nettogewicht von 38 Pud, 5 Pfund, das wären rd. 622 kg Rosinen, wobei 1 Faß rd. 220 kg und 1 Korb etwa 36,6 kg zu rechnen wären. Bereits fünf Tage später verkaufte er diese Rosinen für 155 Kopeken je Pud an den Nowgoroder Kaufmann Sawelij Wasiliow Ageew. Am 7. September 1668 schickte ihm Gödert Rodde aus Reval über Narva in 2 Bierfässern 92 Topf Zucker mit 8 Pud, 38 Pfund Nettogewicht = 147,1 kg, wobei 1 Topf Zucker also 1½ kg wog. Von diesem Zucker verkaufte er 68 Topf, gewogen 6 Pud, 20 Pfund Netto, für 5 Rubel je Pud wiederum an Sawelej Wasilijow Ageew. Papier, das in verschiedenen Sorten aus Westeuropa nach Rußland eingeführt wurde, kostete im Verkauf je nach Sorte je 1 Ries 95 bis 110 Kopeken. Sehr teuer wurden schlesische Laken in Nowgorod verkauft mit 9 bis 10 Rubel je Stück. Sie entsprachen etwa dem Wert von 1 Schiffspfund englischen Bleis, das mit

³¹ Vgl. E. Schulte: Das Danziger Kontorbuch des Jakob Stöve aus Münster (Hansische Maße, Münzen, Waren, Wege und Zölle um 1560), HGBll 62, 1937 (1938), S. 40 ff.

10 Rubel je Schiffspfund verkauft wurde, wobei 1 Stück Blei etwa 60 kg wog. 1 Oxhäubt Baumöl, in etwa 263 Liter, wurde mit 37 Rubel, 78 Kopeken verkauft.

Am 1. Januar 1670 verkaufte Rodde an Wasilij Denisow 1 Faß Pfeffer mit einem Nettogewicht von 103 kg für 31 Rubel, 50 Kopeken.

Sehr billig waren dagegen Metallwaren: Messer wurde mit 3 bis $3\frac{1}{2}$ Kopeken je Stück berechnet und je Hundert verkauft; bei Scheren kosteten das Dutzend geflammte Scheren 42 Kopeken, Bügelscheren das Dutzend 23 Kopeken, große Schneiderscheren 15 Kopeken das Stück. Auch Stangeneisen (die Stange etwa 25 kg) war relativ billig und wurde mit 5 Rubel je Schiffspfund verkauft. Zwischen $4\frac{1}{2}$ und 5 Rubel kostete eine Tonne flämischen Hering und 12 Rubel 1 Oxhäubt französischer Rotwein.

Auch für die traditionellen russischen Exportwaren aus Nowgorod: Hanf, Rindleder, Juchten, Felle und Talg galten die im hansischen Bereich üblichen Maße und Gewichte. Am 14. Februar 1669 kaufte Rodde von Wasilij Scholl und Prokofej Osepow 9 Bund reinen Hanf im Gewicht von 15 Schiffspfund, $8\frac{1}{4}$ Pud, etwa 4230 kg, für 148 Rubel, 50 Kopeken, das Schiffspfund für 5 Rubel, 75 Kopeken. In der Regel wurde $2\frac{1}{2}$ bis 3 Bund auf 1 Schiffspfund gerechnet. Rindleder wurde stückweise gekauft und kostete im Einkauf 43 bis 48 Kopeken das Stück. Rotes Juchtenleder, dessen Export aus Rußland in der 2. Hälfte des 17. Jahrhunderts beträchtlich anstieg³², wurde in Rollen gekauft, jede Rolle enthielt etwa 3 Paar Stücke Juchtenleder, und in Schiffspfund mit 37 bis 39 Rubel je Schiffspfund berechnet. Am 15. August 1669 z. B. schickte Rodde seinem Bruder nach Narva 42 Rollen roter Nowgoroder Juchten mit $128\frac{1}{2}$ Paar im Gewicht von 5 Schiffspfund, 9 Pud, etwa 966,5 kg, die im Einkauf 226 Rubel, 90 Kopeken gekostet hatten. Felle wurden nach Stück oder Zimmer gekauft. Unter den Fellen stehen der Masse nach billige Katzenfelle, bunte, gelbe und schwarze, an erster Stelle. Das Katzenfell kostete im Stück 3 bis 4 Kopeken. Wesentlich teurer waren Nerzfelle oder Menken, die gegerbt 36 Kopeken, halbgegerbt 23 Kopeken und ungegerbt 16 Kopeken kosteten. Sie wurden in sog. „Zimmer“ gekauft, 1 Zimmer = 40 Felle oder 4 Decher à 10 Stück. Am 1. Februar 1669 schickte Rodde seinem Bruder nach Narva 12 Zimmer Menken verschiedener Bearbeitungsstufen. Der Kaufpreis betrug 122 Rubel, 40 Kopeken.

Neben Hanf, Juchten, Leder und Fellen gehörte auch Talg zu den traditionellen russischen Exportprodukten. Am 18. Oktober 1668 erwähnt

³² Vgl. E. Harder: Handel zwischen Lübeck und Rußland, a. a. O., S. 87/88. Narva stand als Ausfuhrhafen für Juchten an erster Stelle.

das Kaufmannsbuch 17 Fässer „Lichttallig“ mit einem Nettogewicht von 14 Schiffspfund, 7 Pud, 24 Pfund. Das sind umgerechnet etwa 2420 kg oder 142 kg je Faß Talg. Der Kaufpreis für 1 Schiffspfund Talg betrug 8 Rubel. Diese Beispiele für Maße, Gewichte und Preise einiger wichtiger, in Nowgorod gehandelter Waren mögen hier genügen.

Über das tägliche Leben der deutschen Kaufleute in Nowgorod erfahren wir sonst aus unserem Kaufmannsbuch nur wenig. Es scheint so, als ob sich nur wenige Kaufleute aus Lübeck und Narva ständig in Nowgorod geschäftlich aufgehalten haben. Im Handel zwischen Rußland und den Hansestädten hatte Narva das alte Zentrum Nowgorod überspielt, so daß der Lübecker Hof nur noch den Charakter eines Außenpostens — bei dem Handelshof in Pleskau verhielt es sich ebenso — besaß. Im Vergleich mit dem aus anderen Quellen erschlossenen Schiffs- und Warenverkehr zwischen Narva und Lübeck nimmt sich der Handel zwischen Narva und Nowgorod recht bescheiden aus: aber unser Kaufmannsbuch, das im wesentlichen ja nur die Geschäfte der Familie Rodde erfaßt, gibt natürlich auch nur einen begrenzten Ausschnitt, wobei durchaus nicht sicher ist, ob es überhaupt den Gesamt-handel der Rodde mit Rußland aufzeichnet. Denn wenn man zusammenhält, wieviel Warensendungen von und nach Nowgorod zwischen 1668 und 1671 abgingen, kommt man auf die sehr geringe Zahl von etwa 80 Transporten von Narva nach Nowgorod und etwa 50 in umgekehrter Richtung, wobei einzelne Monate mit 2 bis 5 Transporten noch relativ „geschäftig“ sind, während nicht selten wochen-, ja monatelang keine einzige Warensendung ein- bzw. abgeht. Selbst wenn man natürlich für das 17. Jahrhundert nicht die Maßstäbe der Gegenwart anlegen kann, so ist das Tempo doch sehr gemächlich. Allergings sollte man sich nicht täuschen lassen; denn auch auf den anderen hansischen Handelsstraßen, etwa zwischen Lübeck—Amsterdam oder Lübeck—Bergen u. a. pflegten die Schiffe nur durchschnittlich 1 bis 2 Fahrten im Jahr zu machen.

Der Warentransport lag fast ausschließlich in den Händen Nowgoroder Schiffer und Fuhrleute. Die Sommerfahrt ging überwiegend auf dem Wasserwege vor sich. Als Transportmittel dienten die sog. Löddien, Flußschiffe, die schon in der Blütezeit des Nowgoroder Kontors den Frachtverkehr auf dem Wolchow bewältigt hatten.

Allerdings scheint im 17. Jahrhundert die alte hansische Handelsstraße nach Nowgorod über die Newa, den Ladoga-See und Wolchow nicht mehr befahren worden zu sein. In unserem Kaufmannsbuch werden im Handelsverkehr zwischen Nowgorod und Narva drei Wege genannt, die alle, grobgesprochen, dem Verlauf der Luga folgen. Der Sommerweg, der Schiffsweg,

lief über den Ilmensee, den Unterlauf des Shelon bis zur Höhe von Onezicy, von dort wurden die Schiffe über Land gezogen in den Oberlauf der Luga und gelangten dann lugaabwärts vorbei an Onezicy nach Narva; der zweite Weg ging von Nowgorod mit Wagen und Pferdekarawanen nach Jam-Tessowo an den Oredesh und von dort mit dem Schiff oredesh- und lugaabwärts nach Narva; der dritte, der Landweg, der im Winter benutzt wurde, führte mit Fuhrwerken, Schlitten und Pferdekarawanen über Jam-Tessowo-Jamo nach Narva³³.

Im Vergleich zur Menge und zum Wert der Waren, zur Länge des Weges zwischen Nowgorod und Narva waren die Frachtkosten und sonstigen Unkosten relativ gering. Die Fracht wurde auf dem Wasserwege mit Löddien mit 7 bis 9 Kopeken je Pud und auf dem Landwege mit etwa 3 Kopeken berechnet. In der Regel zahlte Rodde in Nowgorod nur die Hälfte der Fracht als Vorauszahlung, während die andere Hälfte bei Ankunft in Narva vom Empfänger bezahlt wurde. Dafür ein Beispiel: Am 1. Februar 1669 schickte unser Kaufmann an seinen Bruder Johann Rodde nach Narva mit Fuhrmann Foma Wisilijow 17 Bund Hanf mit einem Gewicht von 45 Schiffspfund 8 Pud oder, da bei Frachten nur in Pud gerechnet wurde, 458 Pud. Als Frachtgebühr wurden 2½ Kopeken je Pud vereinbart, insgesamt 11 Rubel 44 Kopeken. Das sind bei einem Wert der Ladung von 169 Rubel 5 Kopeken nur etwa 4 %. Oder ein anderes Beispiel: Am 29. September 1669 befrachtete Rodde die Löddien der Schiffer Garasim Ignatiow und Lariwon Condrationow über Ahnesitz nach Narva an seinen Bruder mit 18 Bund oder 49 Schiffspfund 7 Pud reinem Hanf im Wert von 283 Rubel 70 Kopeken, 80 Stück Rindleder oder 8 Decher im Wert von 40 Rubel und 6½ Rollen roter Nowgoroder Juchten im Wert von 38 Rubel 50 Kopeken, insgesamt eine Fracht

³³ Am häufigsten wurde der Weg über Onezicy benutzt, in der Quelle als Ahnesitz bezeichnet. Dieses „Ahnesitz“ ist mit Sicherheit Onezicy, vgl. Russko-svedskie ekonomiceskie otnosenija v XVII. vekie. Sbornik dokumentov, Moskva — Leningrad 1960, S. 84 u. 562; die Lage dieses Ortes findet sich als Onezica am Ostufer des Oberlaufes der Luga, 80 Werst nw. von Nowgorod; vgl. das Kartenwerk „Sinus Finnici, Delineatio Geographica, per Dominum Tobiam Maijerum, Nürnberg 1751, nach einem Exemplar im Stadtarchiv Rostock. Für die Hilfe und Hinweise bei der Festlegung dieses Ortes, der für die Fixierung der späthansischen Handelsstraßen wichtig ist, bin ich den Herren Dr. H. Weezerka und Professor P. Johansen, Hamburg, zu Dank verpflichtet. Vgl. neuerdings: Friedrich Bruns/Hugo Weezerka: Hansische Handelsstraßen, Atlas, bearbeitet von Hugo Weezerka, Böhlau-Verlag Köln-Graz, 1962, Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte, herausgegeben vom Hansischen Geschichtsverein, Neue Folge, Bd. XIII, Teil 1, Karte 37.

im Gewicht von 528 Pud (8648,6 kg) und im Wert von 362 Rubel 20 Kopeken. Die Frachtkosten betrug bis Narva bei 7 Kopeken je Pud 37 Rubel etwa insgesamt oder 10,2 % des Wertes der Ladung.

Neben den Frachtkosten, die also etwa zwischen 4 und 10 % des Wertes der beförderten Waren schwankten, mußten noch Zollgebühren entrichtet werden, die 6 % des Wertes der Ausfuhr ausmachten. Dafür ein Beispiel aus dem Kaufmannsbuch: Von März 1668 bis Oktober 1669 hatte Rodde 6 % Zoll für die Ausfuhr von 91 Bund Hanf (2395 Schiffspfund oder 39 150 kg), 95½ Rollen Juchtenleder, 869 Stück Rindleder, 1210 Katzenfellen und 17 Fässern Talg zu entrichten, die er in dieser Zeit an seinen Bruder nach Narva geschickt hatte. Der Wert dieser Ausfuhr Güter betrug insgesamt 2280 Rubel: dafür bezahlte er den Zoll in Höhe von 146 Rubel 58 Kopeken. Wie schon früher erwähnt, mußte der Zoll in Dukaten gezahlt werden, der Dukaten für 110 Kopeken gerechnet.

Zoll- und Frachtkosten machten innerhalb der Gesamtunkosten den bei weitem größten Posten aus. Alle anderen Unkosten: Transportkosten zwischen dem Wolchow und dem Lübecker Hof, Wiegegelder, Ausgaben für Handwerker, für Verpackungsmaterial, Trinkgelder und Schreibgebühren ergaben durchweg nur geringfügige Kopekenbeträge, die bei den Gesamtunkosten kaum ins Gewicht fielen.

Mochten auch die Kosten einer Warensendung von Nowgorod nach Narva relativ gering sein, so waren doch die organisatorischen und verwaltungstechnischen Vorbereitungen vor Abgang eines Transportes, gleich ob zu Schiff oder mit dem Fuhrwerk, recht umständlich. Alle Waren mußten erst zur Stadtwaage geschafft werden, um das offizielle Gewicht feststellen zu lassen. Das machte bei dem oft respektablen Gewicht von mehreren Gewichtstonnen einzelner Sendungen viele Fahren zwischen Waage und dem Lübecker Hof notwendig; die Waren mußten verpackt, versiegelt und ausgezeichnet werden, wobei den Wiegern und Packern ein gutes Trinkgeld oder Branntwein gegeben werden mußte, damit sie gut wogen und keine minderwertige Ware unterschoben. Sehr umständlich müssen die Zoll- und Frachtfomalitäten gewesen sein. Da mußten Bittschriften, Warenverzeichnisse, Zollerklärungen, Quittungen und Pässe für Waren und Frachtfuhrleute geschrieben werden; auf dem Zoll mußten die Waren wieder ausgepackt werden; die Strelitzen an den Toren, in der Zollstelle erhielten Trinkgelder und Gebühren; an Säcke und Lederrollen mußte ein Zeichen genäht werden, kurz, es gab eine Menge von Formalitäten und organisatorischem Kleinkram zu erledigen, ehe sich die Löddien zu Wasser oder die Fuhrleute in Richtung Jam-Tessowo auf die weite, beschwerliche Reise nach Narva machen konnten.

Von Narva gingen dann die russischen Waren weiter nach Westen, in der Masse sicher nach Lübeck zum Stammhaus der Rodde. Lübeck war auch im 17. Jahrhundert noch der wichtigste Markt für russische Waren auf der nördlichen Route des europäischen Ost-West-Handels, der auch durch die Fahrten Hamburger und Bremer Schiffe nach Archangelsk nicht wesentlich beeinträchtigt worden ist. Ob es allerdings in dieser Hinsicht noch mit Leipzig konkurrieren konnte als dem europäischen Haupthandelsplatz für russische Pelze und Rauchwaren, muß bezweifelt werden. Über Lübeck scheinen auch die meisten westeuropäischen und kolonialen Waren auf dem Ostseewege nach Rußland gelangt zu sein. Immer noch besaß Lübeck sowohl für west- als auch osteuropäische Waren eine wichtige Verteilerfunktion, die ihm trotz allem noch unter den Hansestädten des Ostseeraums neben Danzig eine führende Stellung verlieh. Lübecks Größe und Niedergang ist oft mit dem Schicksal Venedigs verglichen worden³⁴, auch zwischen Nowgorod und Lübeck ließen sich manche Parallelen ziehen. So wie Lübeck im Verlauf des 16. und 17. Jahrhunderts hinter Hamburg zurücktreten mußte als dem aufstrebenden Welthafen, so verlor Nowgorod seine führende Stellung im Handel Rußlands mit Westeuropa an das junge Archangelsk am Weißmeer.

Das alte Lübeck hielt zäh und konservativ am alten Nowgorod fest, an den alten, traditionsreichen, sicher auch noch profitablen Routen des ehemals hansischen Rußlandhandels. Die jungen seefahrenden Völker aber, Engländer und Holländer, und mit ihnen Hamburg und Bremen, die den Schritt von mittelalterlich-genossenschaftlichen zum neuzeitlich-kapitalistischen Handel am schnellsten vollzogen hatten, sie schickten ihre Schiffe und Kaufleute nach Archangelsk. Sicher behauptete sich Nowgorod wie auch Lübeck immer noch relativ stattlich; aber was will das viel sagen, wenn wir hören, daß in Moskau zur Zeit der Märkte und Messen in Archangelsk der Handelsbetrieb so gut wie still lag, weil alle Moskauer Kaufleute von Bedeutung nach Archangelsk zogen³⁵.

So spiegelt auch dieses Kaufmannsbuch aus der Spätzeit hansisch-russischer Handelsbeziehungen nur ein Endstadium wider, wenn auch die hier zu Buch stehenden Handelsgeschäfte nach Inhalt und Form einer sehr viel älteren und, wie es scheint, niemals ganz unterbrochenen kaufmännischen Praxis folgen. Immer noch brachte der Handel mit Nowgorod Reichtum und Gewinn; aber der „Brunnquell“ war er nicht mehr. Die Hanse, die das Funda-

³⁴ So Fr. Rörig: Das Meer und das europäische Mittelalter, in: Wirtschaftskräfte im Mittelalter, a. a. O., S. 638 ff., bes. S. 654 ff.

³⁵ Vgl. J. Kulischer: Russische Wirtschaftsgeschichte: a. a. O. S. 321/322.

ment des Hansekontors in Nowgorod gewesen war, hatte sich aufgelöst. An die Stelle des gemeinhansischen Kontors, des „Peterhofes“, war der „Lübecker Hof“ getreten. Und wenn der Schreiber dieses Kaufmannsbuches hin und wieder noch einmal das Wort „Contor“ niederschreibt, so wohl mehr aus Gewohnheit oder in dem eingeschränkten Sinne der kaufmännischen Schreibstube. Natürlich ist das zeitliche Zusammenfallen des letzten Hansetages von 1669 und der geschäftlichen Aufzeichnungen des Roddeschen Kaufmannsbuches aus Nowgorod nur ein Zufall ohne jeden sachlichen Zusammenhang; aber die hansische Zeit war unwiederholbar vorbei. Der Hansetag von 1669, fast genau 300 Jahre nach dem Stralsunder Frieden 1370, dem außen- und machtpolitischen Höhepunkt der Hanse, war Ausklang der Geschichte der Hanse, genauso wie die Handelsbeziehungen der Rodde mit Nowgorod nur noch als Nachklang des alten Kontorhandels der Hanse gelten können. Der „Brunnquell allen Reichtums“ war am Versickern. An die Stelle der mittelalterlich-feudal organisierten Kaufmannsgenossenschaft traten die Firma und individuelles kapitalistisches Unternehmertum, aus dem hansischen Kaufmann war der hanseatische Kaufmann geworden.

Ergebnisse und Zusammenfassung

Wenn wir nun am Ende unserer Untersuchungen einen Blick zurückwerfen, so scheint die Zeit gekommen zu sein, Auffassungen zu berichtigen, die in der späthansischen Zeit nur Zeichen des allgemeinen Verfalls zu sehen glaubten. Das besondere Interesse, das die hansische Forschung in den letzten Jahrzehnten wirtschaftlichen, politischen und sozialgeschichtlichen Problemen der Späthanse entgegenbrachte, hat im Zusammenhang mit den Ergebnissen der Forschung auf anderen Gebieten der Geschichtswissenschaft zu Erkenntnissen geführt, die uns zwingen, einige Korrekturen an dem traditionellen Bild der Hanse vorzunehmen.

In dieser Arbeit konnte gezeigt werden, daß die geographischen Entdeckungen nicht für den Niedergang der Hanse verantwortlich zu machen sind. Die Entdeckung der Seewege nach Amerika und Ostindien hat die Schifffahrt der Hansestädte keineswegs beeinträchtigt, sondern im Gegenteil nur gefördert. Vogel, Schäfer, Baasch und neuerdings mit Nachdruck Lütge haben darauf aufmerksam gemacht, daß die Ostseeschifffahrt erst seit 1550 etwa ihren Höhepunkt erlebte, daß die Ostsee mindestens bis zum Dreißigjährigen Krieg wirtschaftlich alles andere als ein Randmeer gewesen ist. Obwohl die Holländer seit der 2. Hälfte des 16. Jahrhunderts die Hansestädte im Handel und in der Schifffahrt überflügelten und das hansische Schifffahrtsmonopol beseitigten, sollte man nicht von einem Rückgang des hansischen Handels sprechen; denn, absolut gesehen, erreichte die hansische Schifffahrt erst um 1600 ihren Gipfel. In diesem Zusammenhang ist darauf hingewiesen worden, daß bei der Erörterung des Niedergangs der Hanse die politischen und organisatorischen Seiten des Problems nicht mit wirtschaftlichen verwechselt werden sollten. Das offensichtliche Schwinden des politischen Einflusses der Hanse im Ausland, der Verlust, bzw. die Einschränkung hansischer Privilegien, die inneren, organisatorisch-strukturellen Schwierigkeiten usw., die alle mehr oder minder als Symptome des Zerfalls der Hanse bezeichnet worden sind, haben das deutlich erkennbare quantitative Wachstum von Handel und Schifffahrt der Hansestädte nicht wesentlich beeinflußt. Am Beispiel Wismars, Rostocks, Stralsunds, andeutungsweise Lübecks, Hamburgs und Danzigs zeigt sich eine allgemeine Konjunktur von Handel, Schifffahrt und der gewerblichen Produktion, die auch durch ähnliche Untersuchungen für den

mitteldeutschen Bereich zu belegen ist und bis in den Dreißigjährigen Krieg hinein dauerte, der allerdings dann in seiner letzten Phase das Ende brachte. Handelsgeschichtlich von Interesse ist die schnelle Umorientierung von Handel und Schifffahrt auf die neuen Zentren des internationalen Marktes, auf Lissabon, Leipzig, Hamburg, Antwerpen und Amsterdam. Sozialgeschichtlich wird die Tatsache einer aufsteigenden wirtschaftlichen Tendenz dadurch gestützt, daß zahlreichen *homines novi* der Aufstieg in die führenden gesellschaftlichen Schichten der Hansestädte gelungen ist. Entsprechende Parallelen finden sich auch in den mittel- und oberdeutschen Städten. In diesem Zusammenhang darf allerdings nicht übersehen werden, daß der starke soziale Differenzierungsprozeß in der 2. Hälfte des 16. Jahrhunderts zwar nicht wenigen Bürgern den Aufstieg aus den mittelbürgerlichen Schichten in die oberen ermöglichte, aber doch auch viele zum sozialen Abstieg verurteilte. Die allgemeine Preisrevolution und die inflationistische Entwertung des Geldes im gleichen Zeitraum trafen besonders die unteren städtischen Schichten mit voller Härte und erzeugten in zunehmender Zahl Lohnkämpfe der Handwerker und bürgerliche Unruhen.

Der Dreißigjährige Krieg hat für die Seestädte der Hanse, wie die Untersuchungen zeigen konnten, trotz Belagerungen, Zerstörungen, Blockaden und Kontributionen nicht die verheerende Wirkung gehabt, wie vielfach angenommen worden ist. Die Hansestädte konnten nicht wenig aus den Bemühungen der Spanier und Habsburger profitieren, sie für ein politisches und militärisches Bündnis zu gewinnen, und wirtschaftlich blieben sie, wie Hamburg und Lübeck, vom Krieg entweder verschont, oder haben, wie Wismar, Rostock und Stralsund, die Folgen relativ schnell überwunden. Die erhaltenen Handelsstatistiken und Schifffahrtslisten bieten das Bild einer Schifffahrt, die sich trotz kriegsbedingter Belästigungen relativ gut behauptet und teilweise den Vorkriegsstand noch übertroffen hat. Auffallend ist der sehr rege Handel mit Dänemark, Schweden und Schleswig-Holstein, während die Fernfahrt fast völlig zurückgetreten ist. Die Tatsache einer starken Ausfuhr von Agrarprodukten des mecklenburgischen und vorpommerschen Hinterlandes zeigt, daß Mecklenburg und Vorpommern noch über die Hälfte des Dreißigjährigen Krieges hinaus überschüssige Agrarprodukte für den Export liefern konnten. Die Beweise einer relativ lebhaften bauerlichen Eigenschifffahrt von der Insel Poel und den Küstendörfern der Wismarer Bucht scheinen darauf hinzudeuten, daß viele Bauern noch frei über ihre Produkte verfügen konnten und lassen den Schluß zu, daß die zweite Leibeigenschaft in dieser Periode noch nicht wirksam geworden ist.

Auch in der Späthansezeit ist das alte hansische Handels- und Verkehrs-

netz mit seinen traditionellen Richtungen trotz gewisser Schwankungen im einzelnen erhalten geblieben, und der Handel hat darüberhinaus neue Wege beschritten. Fahrten nach Spanien und Portugal, in das Mittelmeer, nach Island, Grönland und Archangelsk, vereinzelt auch nach Brasilien, der regelmäßige Besuch der Leipziger Messen lassen deutlich werden, daß kaufmännische Aktivität durchaus nicht nur ein Kennzeichen der hansischen Frühzeit gewesen ist. So, wie die Handelswege, die Export- und Importwären in der Späthanse im wesentlichen die gleichen geblieben sind wie in den früheren Jahrhunderten der Hanse, so auch Methoden und Organisation des Handelsbetriebes. Das Handelsnetz, das die Rodde von Lübeck bis Nowgorod, mit Zwischenstationen in Riga, Réval und Pleskau aufbauten, ruhte noch auf der gleichen familiären Grundlage wie das der Coesfeld und Warendorp in der Frühzeit der Hanse.

Aber trotz eines bis zum Dreißigjährigen Krieg beständigen quantitativen Wachstums von Handel und Schifffahrt der Hansestädte; trotz einer sehr lebendigen wirtschaftlichen Tätigkeit und sichtlichen Wohlstandes muß man doch von einem Nachlassen der wirtschaftlichen Expansivkraft sprechen.

Darüberhinaus wird der zunehmende Auflösungsprozeß der an sich schon sehr lockeren Organisation immer offensichtlicher. Eine fast hektisch gesteigerte diplomatische Tätigkeit und die sich häufenden Hansetage können nicht darüberhinwegtäuschen, daß die Hanse sich historisch ihrem Ende näherte. Auf gemeinsam im Ausland erworbenen Privilegien war die Gemeinschaft deutscher Kaufleute, die Hanse, gegründet. Die privilegierte Stellung des hansischen Kaufmanns im Ausland verlor ihren Sinn in dem Augenblick, als man ihn nicht mehr brauchte, entweder weil die eigene Wirtschaft schon stark genug war oder weil andere Wirtschaftsmächte aufrückten, die günstigere Bedingungen boten, als die Hansen zu geben bereit waren. Damit verlor die Hanse ihre progressive historische Stellung und ging ihrem notwendigen Ende entgegen. In seiner Frühzeit hatte der Hansekaufmann den Ostseeraum revolutioniert und hatte überall dort, wo er auftrat, als Initiator anregend auf die Produktion gewirkt, sie ihres urwüchsigen naturalwirtschaftlichen Charakters entkleidet und aus Produkten überhaupt erst Waren für die Bedürfnisse des westeuropäischen Marktes gemacht¹. In der Organisierung der Produktion für die Bedürfnisse des Handels, in dem Aufbau und der Ent-

¹ Vgl. Karl Marx: Theorien über den Mehrwert. 3. Teil, Berlin 1962, S. 467 f. „Ursprünglich ist der Handel die Voraussetzung für die Verwandlung der zünftigen, ländlich-häuslichen und feudalen Agrikulturproduktion in kapitalistische. Er entwickelt das Produkt zur Ware, teils indem er ihm einen Markt schafft, teils neue Warenäquivalente, teils der Produktion neue zuführt und damit neue

wicklung des Zwischenhandels selbst lag die historisch progressive Wirkung des hansischen Kaufmanns. Damit aber untergrub er gleichzeitig die Fundamente seiner politischen Stellung; denn „... dies Monopol des Zwischenhandels verfällt und damit dieser Handel selbst, im selben Verhältnis wie die ökonomische Entwicklung der Völker fortschreitet, die es beiderseits exploitierte, und deren Unentwickeltheit seine Existenzbasis war. Beim Zwischenhandel erscheint dies nicht nur als Verfall eines besonderen Handelszweiges, sondern auch als Verfall des Übergewichts reiner Handelsvölker und ihres kommerziellen Reichtums überhaupt, der auf der Basis dieses Zwischenhandels beruhte“². In diesem von Marx formulierten ökonomischen Gesetz liegt die letzte und entscheidende Ursache für den Niedergang der Hanse. Der Dreißigjährige Krieg, der faktisch der Hanse den letzten Stoß versetzte, fällt zeitlich mit der Englischen Revolution, dem Beginn der Neuzeit, zusammen. Und wenn England und Holland, die jungen kapitalistischen Nationen, die Hansen, Spanier und Portugiesen von den Weltmeeren verdrängten, so bestätigte sich darin nur der historische Sieg des Kapitalismus über den Feudalismus. Während die Schiffahrt und der Handel der Holländer und Engländer von der gesammelten Kraft einer Nation getragen wurden und ihrerseits wieder die Nation stärkten, stand hinter den Hansestädten nur die historische Ruine des ohnmächtigen Heiligen Römischen Reiches; das war zu wenig, um sich in der beginnenden Periode des Kapitalismus der freien Konkurrenz auf den Meeren und Märkten der Welt behaupten zu können. Die Zeit der Hanse war zu Ende!

Produktionsweisen eröffnet, Materialien, die von vornherein auf den Handel gegründet sind, sowohl auf das Produzieren für den Markt, wie auf Elemente der Produktion, die aus dem Weltmarkt herkommen.“ Vgl. auch Karl Marx: Kapital III. Bd., Marx/Engels, Werke, Bd. 25, Berlin 1964, S. 348 f.

² Karl Marx: Das Kapital, III. Bd. Marx/Engels Werke, Bd. 25, Berlin 1964, S. 341.

VERÖFFENTLICHUNGEN DES HANSISCHEN GESCHICHTSVEREINS

ROSTOCK-OSLOER HANDELSBEZIEHUNGEN IM 16. JAHRHUNDERT

DIE GESCHÄFTSPAPIERE DER KAUFLEUTE KRON IN ROSTOCK
UND BENE IN OSLO

Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte, herausgegeben im Auftrag des Hansischen Geschichtsvereins, Band I, bearbeitet von Hildegard Thierfelder. 1958. Gr. 8°. XII, 256 Seiten und 7 Tafeln. Broschiert 13,20 Mark.

„Auf eine Einleitung über die mittelalterlichen Beziehungen zwischen Rostock . . . und Oslo im 16. Jahrhundert folgen die Texte, die den Hauptteil der Arbeit ausmachen. Ein weiterer Abschnitt bringt die Auswertung des Materials. Hier zeigt Frau Thierfelder, daß sie über den augenblicklichen Stand der Forschung wohl informiert ist. Mit den Ergebnissen ihrer Analyse bereichert sie unsere bisherigen Kenntnisse des Handelslebens in den wendischen Städten vor allem nach der kultur- und sozialgeschichtlichen Seite.“

Archivalische Zeitschrift

JOHANNES SCHILDHAUER

SOZIALE, POLITISCHE UND RELIGIÖSE AUSEINANDERSETZUNGEN IN DEN HANSESTÄDTEN STRALSUND, ROSTOCK UND WISMAR IM ERSTEN DRITTEL DES 16. JAHRHUNDERTS

Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte, Band II. 1959. Gr. 8°. XII, 282 Seiten. Broschiert 19,50 Mark.

„Schildhauer hat mit diesem Buch eine tragfähige Grundlage für die neuzeitliche Geschichte der norddeutschen Städte, und sicher nicht nur der drei behandelten, geschaffen; er hat wesentliche Fragen der frühbürgerlichen Revolution behandelt und in einem Augenblick zur Diskussion gestellt, da sie auch von einem breiteren Kreis der Mediävisten in ihrer Bedeutung erkannt werden.“

Zeitschrift für Geschichtswissenschaft

KARL-FRIEDRICH OLECHNOWITZ

DER SCHIFFBAU DER HANSISCHEN SPÄTZEIT

EINE UNTERSUCHUNG ZUR SOZIAL- UND WIRTSCHAFTSGESCHICHTE DER HANSE

Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte, Band III. 1960. Gr. 8°. XIX, 210 Seiten und 4 Tafeln. Broschiert 15,60 Mark.

„Endlich hat es einmal ein Historiker unternommen, die Urkunden der Schiffbauämter und Reedereien auszuwerten. Aus diesem reichen Quellenmaterial hat der Verfasser eine ausgezeichnete Darstellung der Schiffbauverhältnisse im 16. und 17. Jahrhundert gegeben.“

Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte

RUDOLF KLEIMINGER

DAS HEILIGENGESTHOSPITAL VON WISMAR IN SIEBEN JAHRHUNDERTEN

EIN BEITRAG ZUR WIRTSCHAFTSGESCHICHTE DER STADT, IHRER HÖFE UND DÜRFER

Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte, Band IV. 1962. Gr. 8°. XVI, 308 Seiten mit 27 Abb. im Text, Titelbild und Falttafel. Vergriffen.

MANFRED UNGER

STADTGEMEINDE UND BERGWESEN FREIBERGS IM MITTELALTER

Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte, Band V. 1963. Gr. 8°. VIII, 172 Seiten mit 5 Abb. im Text und 1 Falttafel. Broschiert 13,80 Mark.

Die Untersuchung der Stadtgeschichte und des Silberbergbaus Freibergs vom 12. bis zum 15. Jahrhundert behandelt die Entstehung der Stadt und ihre Verschmelzung mit dem Bergbaudistrikt, die Bergbaufreiheit, die Funktionen des Rates gegenüber dem Bergwesen, Kaufmannskapital, Fernhandelsbeziehungen, soziale Kämpfe und Ratswahlordnung und zieht Vergleiche zu Goslar und Iglau.

PAUL HEINSIUS

DAS SCHIFF DER HANSISCHEN FRÜHZEIT

Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte, Neue Folge Band XII. 1956. Gr. 8°. XL, 273 Seiten mit 56 Abb. im Text, 31 Abb. auf 15 Tafeln und 1 Falttafel. Vergriffen.

FRIEDRICH BRUNS / HUGO WECZERKA

HANSISCHE HANDELSSTRASSEN

Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte, Neue Folge Band XIII, Teil 1 und 2. Gr. 8°. Etwa 500 Seiten und ein Kartenband mit 64 Seiten. Broschiert. Erscheint Ende 1965.

„Zum ersten Male wird hier der Versuch unternommen, die Handelsstraßen des gesamten Hanseraumes quellenmäßig zu erfassen. Die Grenzpunkte der Arbeit sind im Westen Brügge, im Süden Mainz, Frankfurt (M.), Nürnberg und Prag, im Südosten Krakau und Lemberg und im Nordosten Smolensk, Pleskau und Nowgorod. Berücksichtigt werden die Straßen des Spätmittelalters sowie des 16. und 17. Jahrhunderts. Da letztere ihre Gültigkeit bis ins 18. Jahrhundert behielten, wird die Darstellung des Straßennetzes de facto bis an den Beginn des 19. Jahrhunderts herangeführt.“

Zeitschrift für Geschichtswissenschaft

STADTBUCH (B) DER STADT WISMAR 1272—1299

Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte, Neue Folge Band XIV, Teil 1 und 2. Herausgegeben und bearbeitet von Lotte Knabe. Gr. 8°. Etwa 600 Seiten. Broschiert. Erscheint 1965.

Die Edition des lateinischen Textes ist mit einer ausführlichen historischen Einleitung versehen, die den Inhalt des Stadtbuches mit seinen Bezügen erläuternd darstellt. Zusammen mit dem schon 1912 erschienenen „ältesten Wismarschen Stadtbuch“, das von etwa 1250—1272 reicht, bildet es eine wichtige Quelle nicht nur zur mittelalterlichen Stadt- und Wirtschaftsgeschichte Wismars, sondern der Hanse überhaupt. Ein ausführliches Personen-, Orts- und Sachregister erscheint als Teil 2 des Werkes.

HERMANN BÜHLAUS NACHFOLGER / WEIMAR

