



>> Der HGV im Internet

Liebe Benutzerinnen und Benutzer,

der Hansische Geschichtsverein e.V. hat es sich zur Aufgabe gemacht, schrittweise hansische Literatur im Internet der Forschung zur Verfügung zu stellen. Dieses Buch wurde mit Mitteln des Vereins digitalisiert.

Mit freundlichen Grüßen,

der Vorstand

Zs. VI 27

Kunst ist ein edele schatz.



EX LIBRIS
KAROLI ZEUMER

HANSISCHE
GESCHICHTSBLÄTTER.

HERAUSGEGEBEN

VOM

VEREIN FÜR HANSISCHE GESCHICHTE.

JAHRGANG 1913.

BAND XIX.



Universität Frankfurt
Rechtswissenschaftliches Seminar.

MÜNCHEN UND LEIPZIG,
VERLAG VON DUNCKER & HUMBLOT.

1913.

Redaktions-Ausschuss.

Dr. W. von Bippen, Syndikus zu Bremen.
Prof. Dr. G. Freiherr von der Ropp in Marburg.
Prof. Dr. W. Stein in Göttingen.

Manuskript-Sendungen und Zuschriften an die Redaktion werden unter der Adresse von Professor Dr. Walther Stein in Göttingen, Herzberger Chaussee 52, erbeten. Rezensionsexemplare bittet man an die Verlagsbuchhandlung Duncker & Humblot in Leipzig, Dresdnerstrasse 17, oder an Professor Dr. Walther Stein in Göttingen zu senden

Inhalt.

	Seite
I. Das alte lübische Stadtrecht und seine Quellen. Von Walter Draeger	1
II. Die mittelalterliche Flußschiffahrt im Wesergebiet. Von Paul Wegner	93
III. Friesen und Sachsen im Ostseeverkehr des 13. Jahrhunderts. Von Rudolf Häpke	163
IV. Das Bremer Brauereigewerbe. Von Karl Hoyer	193
V. Die Hansestädte. Von Walther Stein	233
VI. Rezensionen.	
1. Arnold Norlind, Die geographische Entwicklung des Rheindeltas bis um das Jahr 1500. Eine historisch-geographische Studie. Von Walther Vogel	295
2. Gustav Neckel, Die erste Entdeckung Amerikas im Jahre 1000 n. Chr. Von Edward Schröder	300
3. Veröffentlichungen zur Geschichte der Freien und Hansestadt Lübeck. Herausgegeben vom Staatsarchiv zu Lübeck. Band I, Heft 1 und 2. — Johannes Hansen, Beiträge zur Geschichte des Getreidehandels und der Getreidepolitik Lübecks. — Alfred Dreger, Die lübisch-livländischen Beziehungen zur Zeit des Unterganges livländischer Selbständigkeit 1551—1563. Von Bernhard Hagedorn	302
4. M. Foltz, Geschichte des Danziger Stadthaushalts. (Quellen und Darstellungen zur Geschichte Westpreußens. 8. Danzig 1912.) Von Otto Fahlbusch.	306
5. Jahrbuch des Kölnischen Geschichtsvereins I. Von Friedrich Techen	318
6. Ludwig Brinner, Die deutsche Grönlandfahrt. (Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte, im Auftrage des Hansischen Geschichtsvereins hrsg. von D. Schäfer, Bd. VII.) Von Ernst Baasch.	320
7. P. A. Meilink, De Nederlandsche Hanzesteden tot het laatste kwartaal der XIVe eeuw. Proefschrift ter verkrijging van den graad van doctor in de Nederlandsche letteren aan de rijksuniversiteit te Groningen. Von Walther Stein	325

	Seite
VII. Lübeck und der Streit um Gotland 1523—1526. Erster Teil. Bis zum Vertrage von Malmö 1524. Von Wilhelm Kruse .	337
VIII. Der Negerhandel in Westindien und Südamerika bis zur Sklavenemanzipation. Von Hermann Wätjen	417
IX. Die Organisation der deutsch-hansischen Kautleute in Eng- land im 14. und 15. Jahrhundert bis zum Utrechter Frieden von 1474. Von Karl Engel	445
X. Die Hansestädte. Von Walther Stein	519
XI. Die deutschen Handwerker in Bergen. Von Friedrich Techen	561
XII. Kleinere Mitteilungen	577
1. Zur historischen Geographie von Nordalbingien. Von Wilhelm Ohnesorge	577
Erwiderung. Von August Rudloff	595
XIII. Zur Frage der Herausgabe und Bearbeitung der Sundzoll- Tabellen	603
XIV. Zum Preisausschreiben für eine Geschichte der deutschen Seeschifffahrt	607
XV. Aufruf	609
XVI. Nachrichten vom Hansischen Geschichtsverein.	
I. Zweiundvierzigster Jahresbericht des Hansischen Ge- schichtsvereins, erstattet vom Vorstande in der Versamm- lung zu Breslau am 14. Mai 1913	613
II. Nachricht über die derzeitige Zusammensetzung des Vor- standes	617

I.

Das alte lübische Stadtrecht und seine Quellen.

Von

Walter Draeger.

»Lubeke, aller steden schone, van riken
eren dragest du de krone.«

Kein deutsches Stadtrecht des Mittelalters hat so weite Verbreitung gefunden, wie das lübische, »kein anderes hat so umfassende Geltung gewonnen«¹. Es beherrschte fast ausschließlich das Rechtsleben der Städte in dem Kolonisationsgebiete der Ostsee, ja, sein Wirkungskreis reichte bis an die Küste der Nordsee, bis nach Ripen. Während wir über das lübische Recht selbst verhältnismäßig gut unterrichtet sind, läßt uns die Überlieferung über seine Entstehung und seine Quellen ganz im unklaren. Und doch ist gerade diese Frage, eben wegen der Verbreitung und Wichtigkeit des lübischen Rechts, von wesentlicher Bedeutung. Zu ihrer Beantwortung will die folgende Untersuchung nach Vermögen beitragen. Aus diesem Ziele ergibt sich der für die Darstellung einzuschlagende Weg: wir müssen zunächst, ehe wir an die Hauptfrage nach den Quellen des lübischen Rechts herantreten, unsere Aufmerksamkeit dem ältesten Stadtrecht selbst zuwenden.

Erster Teil.

Bemerkungen zum alten lübischen Stadtrecht.

Helmold erwähnt in seiner Slawenchronik die Einsetzung der Stadtverfassung durch Heinrich den Löwen nur in einer kurzen

¹ D. Schäfer, Die deutsche Hanse, S. 30.

Notiz zum Jahre 1158 in dem Kapitel, das den Übergang Lübecks aus der gräflichen in die herzogliche Hand, von Adolf von Schauenburg zu Herzog Heinrich, berichtet. »Und er setzte dort die Münze und den Zoll und höchst ehrenvolle städtische Rechte. Von dieser Zeit an blühte die Stadt, und die Zahl ihrer Bewohner vervielfältigte sich¹.« Der Chronist hat mit sicherem Blick die fundamentale Bedeutung der rechtsordnenden Tätigkeit des Herzogs für das Gedeihen der Stadt erkannt. Über den Inhalt der Verfassung läßt er uns völlig ohne Nachrichten. Nur vorübergehend erwähnt er einmal den Rat, als er in einer rhetorischen Wendung das Wort an die »patres Lubicanae rei publicae« richtet². Auch sonst fehlt uns jedes direkte Zeugnis über den Inhalt der ältesten Verfassung. Das Privileg Heinrichs ist verloren gegangen.

Einen willkommenen Ersatz bietet der Freibrief Friedrichs I. vom 19. September 1188³. Man kann mit Sicherheit annehmen, daß hier ein großer Teil des Heinrichschen Privilegs im Wortlaut, natürlich mit sinngemäßen kleinen Abänderungen (per imperii fines für per ducatum usf.) und Zusätzen, erhalten ist. Ausdrückliche Hinweise in dem Privileg selbst ermöglichen es sogar, den ursprünglich Heinrichs Urkunde angehörenden Teil herauszuschälen. Er beginnt bei den Worten: *Insuper omnia iura, que primus loci fundator Heinricus etc.* und schließt mit der Bestimmung: *Si vero quispiam . . . aliquem civium de libertate pulsaverit, et pulsatus probare poterit, quod anno et die in civitate sine pulsatione substerit, pulsatus evadet*; denn mit dem nächsten Satze beginnen die dem kaiserlichen Privileg eigentümlichen Zusätze, wie die Worte »*nostra auctoritate superaddentes concedimus eis*« zeigen⁴. — Ergänzend tritt hinzu die sogenannte Ratswahlordnung Heinrichs des Löwen. Diese Urkunde geht nicht auf den Herzog zurück,

¹ *Et statuit illic monetam et theloneum et iura civitatis honestissima. Ab eo tempore prosperatum est opus civitatis, et multiplicatus est numerus accolarum eius.* Helmold, Schulausg., ed. Schmeidler I 86, S. 169.

² Ebenda I 74, S. 142.

³ Lübisches Urkundenbuch I 7; F. Keutgen, Urkunden zur städtischen Verfassungsgeschichte I 153; in einem vorzüglichen Faksimile wiedergegeben bei P. Hasse, Kaiser Friedrich I. Freibrief für Lübeck, Lübeck 1893.

⁴ Hierüber ausführlicher Frensdorff, Die Stadt- und Gerichtsverfassung Lübecks im 12. und 13. Jahrhundert, S. 32 ff.

wie Frensdorff nachweist¹, sondern ist »ein aus der städtischen Autonomie erwachsenes Statut, das man mit dem Schein einer von dem Fürsten herrührenden Urkunde umgab, auf den man in Lübeck so viele Grundeinrichtungen zurückführte und zurückzuführen berechtigt war«. Frensdorff kommt zu dem Schluß, daß sie etwa den beiden letzten Jahrzehnten des 13. Jahrhunderts angehören wird. Sie soll gleichwohl zur Ergänzung mit herangezogen werden, wenn auch manche Bestimmungen in der ältesten Verfassung wohl noch nicht vorhanden gewesen sind. In deutscher Übersetzung erscheint sie bei Detmar², in dem Kieler Kodex des Lübschen Rechts und in dem Kodex des Kanzlers Albrecht von Bardewiek vom Jahre 1294³.

Der Einfluß des Herzogs auf die inneren städtischen Angelegenheiten war verhältnismäßig gering. Die Befugnisse seines Beamten, des Vogtes, erstreckten sich vor allem auf die Gerichtsbarkeit; daher wird er fast ausschließlich iudex genannt. Die Organisation des Stadtgerichts ist der des Landgerichts genau nachgebildet. Wie in der Hundertschaft werden also auch hier echte oder ungebotene und gebotene Dinge abgehalten. Während aber im Reiche das Stadtrecht eine Scheidung in höhere und niedere Gerichtsbarkeit kennt, indem das echte Ding vom Vogt, das gebotene vom Schultheiß abgehalten wird⁴, findet sich diese Trennung der richterlichen Gewalten auf Kolonialboden nirgends. Sowohl das echte wie das gebotene Ding tagt unter Vorsitz des Vogtes⁵. Das echte Ding tritt dreimal im Jahre zusammen. Diese Bestimmung findet sich nicht in dem Privileg von 1188. Aber Detmar berichtet zum Jahre 1163: »Do satte ok de hartuge, dat men scholde holden op deme markede openbare echdink, dre juwelikes jares«⁶. Jedenfalls aber finden wir es für die Zeit zwischen

¹ Hans. Geschbl. Jahrg. 1876, S. 136—142, in der Abhandlung über das Alter niederdeutscher Rechtsaufzeichnungen.

² Hamburg. Handschrift, Chron. d. deutschen Städte XIX, S. 21.

³ L. U. B. I 4.

⁴ F. Keutgen, Untersuchungen über den Ursprung der deutschen Stadtverfassung, S. 33.

⁵ Über eine damit nicht zu vergleichende Scheidung in höhere und niedere Gerichtsbarkeit siehe unten.

⁶ Chron. d. deutschen Städte XIX, S. 20.

1220—1226 sicher belegt in den ältesten lateinischen Statuten: »Tribus vicibus anni conventus erit legitimi placiti«¹. Die Einrichtung des *placitum legitimum* geht auf Karl den Großen zurück. Eine Verfügung Karls vom Jahre 769 bestimmt, daß jeder Freie zweimal jährlich, im Frühjahr und im Herbst (*primum circa aestatem, secundo circa autumnum*), zur Gerichtsversammlung zu erscheinen habe². Andere Stellen fordern drei allgemeine Gerichtsversammlungen im Jahre³. Die Maßregel »erscheint durchaus als eine Verfügung zugunsten der Freien, die gegen zu häufige und willkürliche Ladungen geschützt werden sollten«⁴. Noch im 12. Jahrhundert wurde das echte Ding ganz allgemein dreimal im Jahre abgehalten. So ist es bezeugt für Soest und viele andere Städte auf altem Reichsboden, so auch für Lübeck. Aus dem Briefe, in dem der Rat von Lübeck den Bürgern von Reval das lübische Recht mitteilt, erfahren wir, daß es regelmäßig »proxima secunda feria post pascha, proxima secunda feria post pentecosten et proxima secunda feria post epyphaniam«, d. h. am Montag nach Ostern, Montag nach Pfingsten und am Montag nach den heiligen drei Königen stattfand⁵. Jeder Besitzer eines eigenen Herdes, d. h. jeder freie Mann, ist zur Teilnahme verpflichtet, sofern er sich zurzeit in der Stadt aufhält. Kommt er dieser Verpflichtung nicht nach, so büßt er durch Zahlung eines Lotschillings⁶. Die Zuständigkeit des *placitum legitimum* ist beschränkt auf Erbschaftsachen, Grundstücksangelegenheiten und allgemeine Fragen der städtischen Wohlfahrt⁷. Daß auch über die *reipublicae necessitates* unter dem Vorsitz des Vogtes verhandelt wurde, beweist ohne Zweifel, daß er nicht ohne Einfluß auf die Gemeindeangelegenheiten gewesen ist; aber seine Tätigkeit hierbei ist nicht zu hoch zu bemessen. Er wird eine mitberatende, aber keineswegs entscheidende Stimme gehabt haben. Denn nirgends, auch nicht in

¹ L. U.B. I, 32, S. 39.

² M. G. Leg. Sect. II. Cap. reg. Francorum I 19 § 12, p. 46.

³ Ibid. p. 210, § 14. Vgl. Brunner, Deutsche Rechtsgesch. II, S. 219.

⁴ Waitz, Deutsche Verfassungsgesch. IV, S. 367 ff. Cap. p. 214, § 4: Et centenarii generalem placitum frequentius non habeant propter pauperes.

⁵ v. Bunge, Die Quellen des Revaler Stadtrechts I A, § 2, S. 3 f.

⁶ L. U.B. I 32, S. 39. Hach, Das alte lübische Recht, Cod. I 2, S. 185.

⁷ L. U.B. I 32, S. 39. Hach a. a. O. I 3, S. 186.

späteren Kodifikationen, finde ich irgend einen Artikel, der ihm entscheidende Befugnisse über städtische Angelegenheiten zugeht, wie man es wohl in anderen Stadtrechten findet¹.

Während in der Regel alle Einkünfte aus Gerichtsbußen und anderen Gefällen zwischen der Stadt und dem Vogt geteilt werden, fällt diesem allein der Nachlaß zu, zu dem sich binnen Jahr und Tag kein berechtigter Erbe meldet. —

Münze und Zoll werden von je einem herzoglichen Beamten verwaltet. Der Münzmeister aber untersteht der Aufsicht des Rats, der, so oft er es für nötig hält, die Münze nachprüft. Will jemand fremdes Geld einwechseln, so kann er es an jedem beliebigen Platze tun, ausgenommen vor dem Münzhause. Schon diese Einschränkung zeigt, daß das Recht des Wechselns ursprünglich den Münzern zugestanden haben muß; wir finden überdies bis ins 13. Jahrhundert hinein Münzer zugleich als Wechsler tätig. So steht in dem Verzeichnis der Einkünfte der Stadt vom Jahre 1262: »Campsores dant de campione LX marcas . . ., hanc habet monetarius et filius suus et Conradus et Gereco«². Es ist hierbei übrigens nicht an Wechselbriefe, sondern an einfachen Handwechsel zu denken. Der älteste Wechselbrief, den wir kennen, wurde 1290 in Brügge von einem Lübecker Bürger auf Rechnung seiner Heimatstadt ausgeschrieben³.

Zoll wurde nur von ausgeführten Waren erhoben; eingeführte Waren, auch solche, die auf fremden Schiffen importiert wurden, waren zollfrei. Vom Wegezoll waren die Lübecker im Herzogtum Sachsen, später im ganzen Reiche, frei, mit Ausnahme der Zollstätte in Artlenburg.

Eine stark bevölkerte, Handel treibende Stadt brauchte notwendig eine Behörde, die ihre Interessen nach außen vertreten, im Innern Ordnung und Sicherheit des Verkehrs aufrecht erhalten konnte. Daß dem Rat in erster Linie die Überwachung der Markt- und Handelsangelegenheiten oblag, — wie seine Entstehung wohl überhaupt mit dem Aufblühen des Handels im engsten Zusammenhange steht — zeigt z. B. eine Stelle aus dem Wiener Stadtrecht von 1221, wo es heißt: » . . . statuimus, ut XXIV civium, qui pru-

¹ Z. B. im Dieburger Stadtrecht, Keutgen, Urk. 136, S. 137.

² L. U.B. I 269, S. 250.

³ K. W. Pauli, Lübeckische Zustände im Mittelalter (I Lübeck 1847, II Lübeck 1872) II, S. 98 ff.

dentiores in civitate inveniri poterunt, iuramento confirment, quod disponant de mercatu et de universis que ad honorem et utilitatem civitatis pertinent, sicut melius sciverunt¹. Der Lübecker Rat ist, ebenso wie die Stadt selbst, eine Schöpfung Heinrichs des Löwen. Wenn es schon im höchsten Grade unwahrscheinlich ist, daß in alten Gemeinden auf Reichsboden die Institution des Rats an ältere öffentliche Beamtenkollegien anknüpft, so ist dies in einer Neugründung auf Kolonialboden a priori ausgeschlossen. Daher verdient der Bericht Detmars über die Einsetzung des Rats im Prinzip vollen Glauben. Die Einzelheiten sind nicht von wesentlicher Bedeutung, übrigens spricht keine Nachricht gegen sie. Hier heißt es: »Dar umme dat de hartige sach de groten tosokynge, de dar was, unde dat de stat sik sere beterde, des legede he dar an groten vlit, dat se bleve bi gode unde by eren; unde sette do den irsten, dat men solde mit rade wiser lude in der stat kesen ses ratmannen van goden gheruchte; de solden vort to sik kesen twelff andere, unde de vort also mennige, also der stat behoff were².« Die Zahl der Ratleute ist also nicht genau fixiert; zum mindesten waren es nach Detmar 18³. Die Ergänzung geschah durch Kooptation. Die Folge dieses Wahlmodus war die Entstehung einer städtischen Aristokratie, die dem Ämteradel der römischen Republik durchaus vergleichbar ist. Um eine gefährliche Vettern- und Klikenwirtschaft möglichst zu vermeiden, war die Bestimmung getroffen, daß nicht zwei Brüder zusammen im Rat sitzen sollten⁴. Doch ist diese Verordnung wiederholt durchbrochen worden. Wie in anderen Städten im 12. Jahrhundert die Wahl der Ratsleute vor sich ging, entzieht sich unsrer Kenntnis. Die älteste Aufzeichnung des Soester Stadtrechts etwa vom Jahre 1120 enthält darüber keine Bestimmungen. Doch wissen wir, daß hier in der Mitte des 13. Jahrhunderts die Ratsleute in den Ty, d. h. in den Versammlungen der ursprüng-

¹ Keutgen, Urk. 164, § 28, S. 210. Vgl. über die Entstehung des Rats: Keutgen, Stadtverf., S. 218 ff.

² Detmar z. J. 1163, S. 21.

³ Pauli stellt zu Ende des 13. Jahrhunderts 35 Ratleute fest. Lüb. Zust. I, S. 95.

⁴ Außer in der Ratswahlordnung auch in dem deutschen lübischen Kodex von 1240, E. J. de Westphalen, Monumenta inedita rerum germanicarum, praecipue Cimbricarum et Megapolensium . . . (tomus III Léipzig 1743) III, Nr. 22, § 127, col. 653.

lichen Bauerngemeinden, gewählt wurden¹. Damit der Ratmann durch die amtliche Tätigkeit nicht ganz der Sorge um seine häuslichen Angelegenheiten entzogen werde, ist er in jedem dritten Jahre »vri des rades«². Er hat dann nur auf besondere Einladung zu erscheinen. Das passive Wahlrecht unterliegt starken Beschränkungen. Der Kandidat muß in gutem Rufe stehen, ehelicher und freier Geburt und untadelig an seinem Eide sein und darf von keinem Herrn ein Amt haben³. Weiterhin sind die Handwerker vom Rat ausgeschlossen durch die Bestimmung, daß der Ratmann »sine neringe mit handwerke nicht ghewunnen hebbe«. Man darf daraus aber nicht etwa den Schluß ziehen, daß alle Handwerker unfrei gewesen wären. Naturgemäß waren unter ihnen weit mehr Unfreie als unter den Kaufleuten, »aber die Unfreiheit war nicht eine Folge des Berufs, sie waren nicht unfrei, weil sie Handwerker waren«⁴. Daß die Bezeichnung *consules* für eine geschlossene Körperschaft in der Stellung einer städtischen Behörde zum ersten Male erst in einer Urkunde vom 12. Mai 1201⁵ auftritt, spricht durchaus nicht für die Annahme, daß ein eigentlicher Rat bis dahin nicht existiert habe. Es ist falsch, aus dem Fehlen wichtiger Momente in mittelalterlichen Quellen den Schluß zu ziehen, daß sie tatsächlich nicht vorhanden gewesen sind. Wird doch der Rat von Bremen erst im Jahre 1225 ausdrücklich erwähnt, obwohl er schon lange vorher nachzuweisen ist⁶. Die zahlreichen Namen lübeckischer Bürger in den Zeugenlisten der Urkunden sind unbedingt die von Ratleuten⁷.

In Angelegenheiten des Marktwesens und der öffentlichen Sicherheit steht dem Rate eine gewisse gesetzgebende Gewalt zu.

¹ Seibertz, Urkundenbuch zur Landes- und Rechtsgeschichte des Herzogtums Westfalen II 314. Hegel, Städte und Gilden der germanischen Völker im Mittelalter II, S. 386.

² Das jährliche Ausscheiden und der Wiedereintritt der alten Ratleute geschah zu Petri Stuhlfeier. Vgl. Pauli, Lüb. Zust. I, S. 87 f.

³ Auch in dem deutschen Kodex bei H. Brokes, *Selectae observationes forenses . . . , quibus appendix trium iuris Lubecensis codicum . . . accessit* (Lübeck u. Altona 1765) I 53, Anhang S. 8.

⁴ Keutgen, *Unters.* S. 192.

⁵ L. U.B. I 9.

⁶ v. Bippen, *Geschichte der Stadt Bremen* I, S. 379, Note 3.

⁷ Z. B. in dem Freibrief von 1188.

Über Vergehen gegen solche städtischen Erlasse (*civitatis decreta*, *willekore*, *kore*) richten die Konsuln selbst. Ein Drittel der Bußen fällt dem Vogt zu, während dieser von seinen Einkünften¹ die Hälfte an die Stadt abzugeben hat.

Von hoher Bedeutung für die Lübecker Kaufleute war die Befreiung vom Auszuge; nur zur Verteidigung der eigenen Stadt sind sie verpflichtet². Hätten die Bürger an allen den zahlreichen Zügen und Kämpfen gegen die Slaven teilnehmen müssen, so wäre ihr Handel dadurch empfindlich gestört worden.

Auch sonst suchte der Herzog den aufblühenden Handel seiner neuen Stadt auf jede Weise zu unterstützen. Dieser Fürsorge vor allem entsprang die Anordnung, »daß keine Person, hoch oder niedrig, die genannte Stadt selbst oder ihr Gebiet mit festen Gebäuden belegen sollte«. Geschah dies trotzdem, so hatte die Bürgerschaft das Recht, die errichteten Burgen niederzureißen. Denn nur auf diese Weise konnten die Lübecker für die Sicherheit ihrer Landstraßen sorgen. Durch dieses Verbot war es auch einer tatenlustigen Aristokratie unmöglich gemacht, im Vertrauen auf ihre kriegerische Kraft einen Druck auf die städtischen Angelegenheiten auszuüben³.

Der Bürgerschaft steht das Recht des Patronats über die Marienkirche zu, d. h. sie hat das Recht, den Pfarrer zu wählen und dann dem Bischof zur Bestätigung vorzustellen, während die Geistlichen an den übrigen Kirchen vom Bischof zusammen mit dem Domkapitel eingesetzt werden.

Wird ein lübischer Bürger außerhalb seiner Stadt »wegen irgend einer Sache angeklagt, so soll er im Herzogtum seine Unschuld vor dem Richter jenes Ortes beweisen, ohne in Untersuchungshaft zu verfallen, nach dem Rechte der genannten Stadt (Lübeck)«⁴. Diese Bestimmung enthält im Keime bereits die von Friedrich II. erlassene Verordnung, daß in den Kaiserlichen Städten

¹ Aus Gerichtsbußen, Bußen des Münzmeisters für falschen Münzfuß und aus Friedensbußen für Vermittlung eines gütlichen Vergleiches.

² *Cives vero iam dicte civitatis nullam expeditionem ibunt, sed civitatem suam defensabunt.* L. U.B. I 7.

³ Vgl. auch das Hamburgische Stadtrecht von 1270, J. M. Lappenberg, *Hamburgische Rechtsaltertümer* (I Hamburg 1845) I 4, S. 3.

⁴ L. U.B. I 7.

»actor forum rei sequetur«¹; denn auch diese Worte enthalten, nur in anderer Form, den Grundsatz, daß der Angeklagte nach dem Rechte seiner Vaterstadt gerichtet werden soll. Wird die Freiheit eines Lübecker Bürgers in Frage gezogen, so beweist er sie auswärts durch bloßen Eid, ebenso in Lübeck einem Fremden gegenüber; einem Lübecker Bürger gegenüber, wenn er nachweisen kann, daß er Jahr und Tag unbeanstandet in der Stadt gewohnt hat.

Über das Strafrecht enthält das Privileg keinerlei Bestimmungen. Diese Lücke aber ergänzt des Herzogs Privileg für die Gotländischen Kaufleute vom 18. Oktober 1163². Es zeigt uns, daß, wie in den Städten des Reiches, so auch in Lübeck auf Totschlag und Verwundung mit scharfen Waffen (*ferro acuto, acuta acie*) die üblichen zu Hals und Hand gehenden Strafen stehen.

»Ist ein Gote in einer von unseren Städten getötet worden, so soll der Schuldige hingerichtet werden. Ist aber einer durch Waffen verwundet oder zum Krüppel gemacht worden, so bestimmen wir, daß dem Täter die Hand abgehauen werde«. Sind diese Bestimmungen hier auch nur für die Goten getroffen, so ist doch garnicht daran zu zweifeln, daß sie ebenso für die Bewohner der Stadt selbst gegolten haben. Sagt doch der Herzog ausdrücklich, er gebe den Goten »*eandem graciam et justiciam, quam nostris mercatoribus decrevimus*«³. Außerdem gelten diese Bestimmungen ganz allgemein im Rechtsleben der deutschen Städte, so z. B. im Soester Recht⁴ und allen seinen Tochterrechten, im Dortmunder Recht und vielen anderen. Die Dortmunder Statuten geben dem Grundsatz der Talion die prägnante Form: »*Collum pro collo, manum pro manu*«⁵.

¹ *Constitutio in favorem principum*, Mai 1232, M. G. Const. II 171. Hierin ist vielleicht ein Einschlag des römischen Rechts zu erblicken. Denn der Grundsatz: *Actor forum rei sequetur* war dem römischen Prozeßrecht durchaus geläufig. (*Cod. Iust.* 3, 13, 2.) Vgl. Zeumer, *Historische Zeitschrift* 82, S. 493.

³ L. U. B. I 3.

² Spuren der Talion in lübischen Statuten weist nach P. Hasse, *Die Quellen des Ripener Stadtrechts. Untersuchungen zur dänischen und lübischen Rechtsgeschichte*, S. 64 ff.

⁴ Keutgen, *Urk.* 139 §§ 14, 15, S. 140.

⁵ Frensdorff, *Dortmunder Statuten und Urteile* I 8, S. 24. In flandrischen Stadtrechten ist der Grundsatz weit verbreitet.

Es ist uns versagt, auf positivem Grunde eine ausführlichere Rekonstruktion des ältesten Stadtrechts aufzubauen. Das liegt an der Art der mittelalterlichen Rechtsfixierungen. Aus den zahlreichen als Gewohnheitsrecht geltenden Satzungen griff der Stadtherr, in der Regel wohl auf Wunsch der Stadt selbst, eine Reihe von Bestimmungen, die er für besonders wichtig hielt, heraus und stellte sie ohne jede Ordnung in seinem Privileg zusammen. Daß derartige Rechtsbriefe keineswegs erschöpfend gewesen sind, beweist auch eine Urkunde Friedrichs II. für Goslar¹ (1219): »... iura predictae civitatis renovare decrevimus, dignum ducentes ea iura que in diversis rescriptis sparsim habuerunt notata diligenter in unum colligere . . .«. Auch ein auf Heinrich den Löwen selbst zurückgehendes Stadtrecht, das des Braunschweiger Hagens², war nicht vollständig aufgezeichnet, wie eine Stelle des Stadtrechtes der Ottonen (etwa 1227) lehrt: »Boven dhit bescrevene recht so hevet uns ghegeven unse herre an allen saken so gedan recht, also von unses alden herren³ tiden unse alderen gehat hebbet«⁴. Der Abt Jakob von St. Bertinus gibt als Grund der Unvollständigkeit seiner Keure für Poperinghen (1233) an, »quia longum est singulas leges et eventus chorae describere«⁵.

Eben diese Erwägung berechtigt uns aber auch, spätere Rechtsaufzeichnungen für unsere Betrachtung mit heranzuziehen; denn häufig noch werden wir im folgenden der Erscheinung begegnen, daß sich in späteren Kodifikationen Satzungen erhalten haben, die nachweislich sehr früh Geltung gehabt haben müssen. Analogien lassen sich unschwer aus allen Gebieten mittelalterlicher Rechtsbildung anführen. Ich weise statt dessen an dieser Stelle nur auf die zahlreichen Rechtssatzungen hin, die in Lübeck selbst nachweislich gegolten haben, ehe wir sie aufgezeichnet finden; denn »einen bedeutenden Gegenstand wird man am besten darstellen,

¹ Keutgen, Urk. 152 Einl., S. 179.

² Vgl. unten S. 22 f.

³ »Heinrich d. Löwe und kein anderer wird im Chron. rhythm. de alde here genannt, wie dux senior in den Annal. Stederburgenses und von Arnoldus Lubecensis«, Hänselmann, Urkundenbuch der Stadt Braunschweig I 2, S. 4.

⁴ Braunschw. U.B. I, 2, S. 7.

⁵ Warnkönig, Flandrische Staats- und Rechtsgeschichte bis z. J. 1305 II 2, U.B. Nr. 190, § 26, S. 117.

wenn man die Farben zum Gemälde aus dem Gegenstand selber nimmt¹. Einen klassischen Beleg liefert der deutsche Kodex des lübischen Rechts bei Westphalen. Diesem sind am Schluß einige angeblich erst im Jahre 1247 aufgezeichnete Satzungen hinzugefügt, deren erste folgendermaßen beginnt: »Dat si witlick, dat wi na oldeme rechte, alse uns van unsen olderen anghekomen is, ghewilkoret hebbet, dat . . .« etc.².

Es ist höchst interessant zu beobachten, mit welcher Zähigkeit gewohnheitsrechtliche Grundsätze im Volksbewußtsein Wurzel schlagen. Wer hätte sich nicht schon häufig der Wendung: Wer zuerst kommt, mahlt zuerst, bedient, ohne sich bewußt zu sein, daß er damit fast wörtlich einen Grundsatz des Sachsenspiegels wiedergegeben hat?³.

Zweiter Teil.

Die Quellen des lübischen Rechts.

Erstes Kapitel.

Die Übertragung von Stadtrechten. — Die Bedeutung der Worte *libertas* und *justitia*. — Rechtssätze, die Gemeingut städtischer Gesetzgebung sind.

In dem zweiten Teil der Untersuchung haben wir Stellung zu nehmen zu der Frage nach Entstehung und Quellen des lübischen Rechts. Da wir uns hier ständig auf unsicheren, schwierigen, gefährlichen Pfaden bewegen, hat der Gegenstand von jeher die Forscher gelockt, ohne daß man bisher zu einem endgültigen Resultat gekommen wäre. Arnold, der Fortsetzer Helmolds, ist der Urheber des Problems, von ihm geht die ganze Streitfrage aus. In einer kurzen Notiz zum Jahre 1181 berichtet er folgendes: Bevor die belagerten Lübecker dem Kaiser ihre Stadt öffneten, schickten sie Abgesandte zu ihm, die ihn bitten sollten, »ut libertatem civitatis, quam a duce prius traditam habuerant, obtinerent et iustitias, quas in privilegiis scriptas habebant secundum iura Sosatie et terminos quos in pascuis, silvis, fluviis possederant ipsius auctoritate

¹ Nietzsche, *Menschl., Allzumenschl.* I 205.

² Westphalen, III Nr. 22, § 246, col. 669.

³ Landrecht II 59: »Die ok irst to der molen kumt, die sal erst malen«. § 4, S. 288.

et munificentia possiderent¹. Diese Nachricht hat zunächst gar nichts auffallendes. Parallelen für derartige Übertragungen eines Stadtrechtes auf eine andere Stadt finden sich zahlreich nicht nur in Deutschland, sondern auch im Auslande. So waren in Nordfrankreich berühmte Mutterrechte die von Rouen und La Rochelle. Sie wurden etwa um 1200 übertragen auf eine Reihe von Städten in der Normandie, weiter auf Poitiers, St. Jean d'Angely, Angoulême, Oléron, Bayonne².

Im Jahre 1338 mußte selbst das stolze Rom sich soweit demütigen, Florenz um die Mitteilung seiner Rechte und Gesetze anzugehen, weil es nach den eigenen Gesetzen eben nicht mehr weiter ging. Giovanni Villani (*Cronica di Firenze* lib. XI. cap. 96) berichtet hierüber: »Come i Romani feciono pace tra loro grandi e il popolo, e mandarono a Firenze per avere leggi e statuti . . . E poi l'Agosto vegnente feciono popolo, e mandarono loro ambasciatori a Firenze a pregare il nostro commune, che mandasse loro gli ordini della giustizia etc.«³.

In Deutschland selbst ist die Tendenz zu einer solchen Übertragung schon längst im Keime vorhanden. Im Jahre 989 gestattet Otto III. dem Bischof von Halberstadt, Märkte abzuhalten, Münzen zu prägen, Zoll und Bannbußen einzuziehen; et talia iura talesque utilitates de eodem mercato, moneta, teloneo, banno deinceps ipse suiq. successores possideant et accipiant, sicut relique civitates, Magdaburg et aliae tenent et possident . . .⁴. Ein unleugbares tertium comparationis liegt darin, daß tatsächlich Rechte, wie Magdeburg sie besitzt, an Halberstadt verliehen werden, wenn auch von städtischen Verfassungsrechten hier nicht die Rede sein kann.

Eine Ergänzung findet Arnolds Nachricht in einer Urkunde des Grafen Albrecht von Holstein für Hamburg, in der er den Hamburgern alle ihre Freiheiten bestätigt, »in reliquis iure fruentur Susatensium et Lubicensium«⁵. Da ihnen sonst immer nur die iustitia Lubicensium verbrieft wird, können hier nicht zwei ver-

¹ Arnoldi *Chronica Slavorum*, M. G. SS. XXI, lib. II, cap. 21, p. 141.

² Hegel, *Städte u. Gilden* II, S. 17.

³ Genauerer hierüber bei Gaupp, *Deutsche Stadtrechte des Mittelalters*. I Einleit. S. XIX.

⁴ M. G. Dipl. II 2, Nr. 55, S. 460.

⁵ Hamb. U.B. I 401, S. 354.

schiedene Rechte gemeint sein. Der Sinn der Stelle ist vielmehr: es wird ihnen das lübische Recht verliehen, und da dieses auf Soester Recht beruht, so erhalten sie mit dem Lübecker Recht implicite das Soester Recht¹.

Zunächst muß uns die Frage beschäftigen, wie die beiden Worte *libertas* und *justitiae* in der Stelle des Arnold zu verstehen sind. Der ganze Passus zerfällt offenbar in drei Teile: Die Lübecker bitten um die von Heinrich dem Löwen verliehene *libertas* und außerdem um die *justitiae secundum iura* Sosatie, die ihnen in ihren Privilegien verbrieft sind, und die *termini*. Demnach wären also nur die *justitiae* dem Soester Recht nachgebildet, nicht auch die *libertas*. Nun ist Frensdorff der Ansicht, mit *justitiae* seien die privatrechtlichen Bestimmungen im Gegensatz zu der *libertas*, dem öffentlichen Recht, gemeint². Derselben Meinung ist auch Hegel³. Schließen wir uns dem an, so kämen wir also zu dem Schluß, daß die Worte *secundum iura* Sosatie nur auf das Privatrecht gehen. Bedeutet aber nun wirklich *justitia* nur das Privatrecht? Der Mitteilungsbrief des lübischen Rechts an Danzig beginnt folgendermaßen: Auf die Bitte des Herrn Herzogs von Pommern und der Bürger von Danzig »*conscripti fecerunt consules civitatis Lubycensis iustitiam ipsis a glorioso domino Heinricho duce . . . indultam*«⁴. Nun enthält aber der Kodex neben einer ganzen Reihe rein privatrechtlicher Bestimmungen auch solche über das *placitum legitimum*, über die Befreiung von der Heeresfolge, über die Beaufsichtigung der Münze, über die Gerichtsbarkeit des Vogtes und dergl. Das alles sind doch ganz gewiß rein verfassungsrechtliche Bestimmungen. Genau dieselbe Beobachtung macht man am Stadtrecht von Münster-Bielefeld⁵ und am alten Soester Recht selbst. Dieses beginnt mit den Worten: »*Audiat universitas antiquam et electam Susatiensis oppidi iusticiam*« und enthält in bunter Reihenfolge sowohl privatrechtliche Bestimmungen, als auch verfassungs-

¹ So interpretiert ohne Zweifel richtig Lappenberg, Hamb. Rechtsaltertümer I. Einleit. S. XXXIX. Dort finden sich noch weitere Belege. Ihm schließt sich an Frensdorff, Stadtverf. S. 54.

² Frensdorff, Stadtverf. S. 55.

³ Hegel, Gesch. der Städteverfassung v. Italien II, S. 449 f.

⁴ Hach, I Einleit., S. 185.

⁵ Keutgen, Urk. 144 Einl. u. § 60.

rechtliche, z. B. über das *placitum legitimum*, das Vogtgericht und andere. Es wäre zwecklos, noch weitere Belege anzuführen, da sie sämtlich übereinstimmen. Daraus folgt, daß *iustitia* ein Kollektivbegriff ist, der Privatrecht und öffentliches Recht in sich schließt. Eine Trennung von privatem und öffentlichem Recht ist jener Zeit überhaupt unbekannt. »Zu einer vollständigen Differenzierung des öffentlichen und des Privatrechts ist die deutsche Rechtsentwicklung in der Zeit ihrer Selbständigkeit nicht durchgedrungen. Zahlreiche Rechtsgebilde tragen kraft ihrer Zugehörigkeit zu beiden Rechtsgebieten ein gemischtes Gepräge an sich¹. Wenn man also einen Unterschied zwischen öffentlichem Recht und Privatrecht garnicht kannte, wie sollte man da mit dem Worte *iustitia* das Privatrecht im Gegensatz zum öffentlichen Recht bezeichnet haben? *Iustitia* umfaßt also beide Gebiete und bedeutet Stadtrecht ganz allgemein.

Damit haben wir aber zugleich der Behauptung Frensdorffs, *libertas* sei das öffentliche Recht im Gegensatz zu *iustitia*, dem Privatrecht, den Boden entzogen. Wir müssen uns also nach einer anderen Bedeutung für *libertas* umsehen. Da lesen wir in einem Artikel der lübischen Statuten von 1263: »*De libertatibus quas habemus nichil penitus inde damus neque censum neque decimam, sive sit in pratis sive in pascuis sive in piscaturis vel etiam quibuscumque, quia si aliquid inde daremus tunc non esset libertas*«². *Libertas* bedeutet hier also Freiheit von Abgaben. Für diese Bedeutung lassen sich zahllose Belege beibringen, die ebenfalls dem Kolonialboden angehören. So heißt es in der Gründungsurkunde des Bischofs Hermann von Kammin für Köslin vom 23. Mai 1266: »*Amplius autem prefate civitati donantes libertatem sex annorum . . . Jus etiam Lubicense predictam habere volumus civitatem*«³. Man sieht also, *libertas* und *ius* haben hier garnichts miteinander zu tun. Ähnlich heißt es in dem Privileg Barnims I. für Gollnow: »*Libertatem autem, que novis civitatibus dari consuevit, habebunt predicti cives ad quinque annos . . . in quibus erunt ab omni servitio et pensione cuiuslibet liberi et exempti*«⁴. Nachdem Barnim I. den

¹ Brunner, Grundzüge der deutschen Rechtsgeschichte (4. Aufl.) S. 179.

² Hach I 98, S. 215.

³ Pommersches Urkundenbuch II 802, S. 149.

⁴ Pom. U.B. II 864, S. 195 f.

Kolbergern die Abgaben vom Fischfang erlassen hat, fährt er fort: »Et hanc eis libertatem donavimus perpetuis temporibus feliciter possidendam«¹. In der Gründungsurkunde für Prenzlau aus dem Jahre 1234 sagt derselbe Barnim: » . . . decrevimus in Prenzlau civitatem liberam instituere. A festo beati Martini per tres annos de mansis . . . nichil recipietur«². Libertas bedeutet also Freiheit von Abgaben. Die angeführten Beispiele gehörten alle dem Kolonialboden an; aber auch auf Reichsboden findet sich dieselbe Bedeutung. So heißt es in den Dortmunder lateinischen Statuten aus der Mitte des 13. Jahrhunderts: »De libertate oppidi nostri. Civitas nostra integraliter sita est in fundo sacri imperii, unde unusquisque possidet fundum et aream suam libere absque omni pensione et tributo«³. Ebenso finden wir in Flandern libertas im Sinne von Steuerfreiheit. In der Keure des Burggrafen von Gent für die Eingesessenen der Genter Vorstädte Borchstrat und Briel (Okt. 1244) heißt es § 2: »Concessimus etiam dictis scabinis nostris quod de caetero super mansuram nec super terram aliquam . . . libertatem constituemus in praejudicium dictorum scabinorum ac gravamen«⁴. Die Forma pacis villae de Hulpe⁵ bestimmt: »Omnis fundus in territorio vel allodio de Hulpe adeo libere domini ducis est Henrici, ut de quolibet bunaris singulis annis quatuor denarii persolvantur eidem . . .«⁶. Daneben findet sich auf Reichsboden noch eine andere Bedeutung von libertas, die besonders deutlich in dem Mitteilungsbriefe des Frankfurter Rechts an Weilburg⁷ zutage tritt. Hier heißt es: »Noverint universi presencium inspectores, quod nos . . . libertatibus et iuribus infrascriptis . . . utimur«. Im folgenden wird in den Artikeln, die mit libertas bezeichnet sind,

¹ Pom. U.B. II 794, S. 143.

² Kosegarten, Codex Pomeraniae diplomaticus Nr. 219, S. 479. Die gleiche Bedeutung von libertas findet man z. B. auch in den Urkunden für Stargard und Greiffenberg (Kosegarten, 331, S. 705 f. u. Pom. U.B. II 728, S. 101) und in zahllosen anderen Urkunden.

³ Frensdorff, Dortm. Stat. I 26, S. 33.

⁴ Warnkönig, II 1. U.B. Nr. 21, S. 44.

⁵ La Hulpe (Terhulpen), Gem. in der Provinz Brabant, Arr. Nivelles.

⁶ Warnkönig, Von der Wichtigkeit der Kunde des Rechts und der Geschichte der belgischen Provinzen für die deutsche Staats- und Rechtsgeschichte (Freiburg 1837), S. 65 § 2.

⁷ Keutgen, Urk. 155, S. 185 ff.

die Einmischung Auswärtiger in Angelegenheiten der Stadt aufgehoben, während die mit *ius* überschriebenen Artikel wie üblich Bestimmungen aus dem öffentlichen und dem Privatrecht enthalten. »*Libertas nostra talis est quod . . .*« Es folgen Verordnungen, daß keiner der Stadt Fehde ansagen darf, daß weder der Kaiser noch der König Bürgertöchter ohne Einwilligung der Eltern verheiraten darf, daß der Kaiser von keinem Bürger, ohne daß er sich schuldig gemacht habe, Geld eintreiben darf. Unter *ius* werden Bestimmungen über falsche Münzen, Totschlag, Verwundung, Zeugenaussagen und dergl. zusammengefaßt. Eine ganz ähnliche Gegenüberstellung der beiden Worte enthalten die *libertates et iura civitatis in Ulma*¹.

Gewiß findet sich wohl auch einmal *libertas* in demselben Sinne wie *iustitia*², was aber in der Stelle des Arnold darunter verstanden ist, darüber lassen, glaube ich, die angeführten, auf Kolonialboden entstandenen Belege, vor allem aber die Stelle aus den lateinischen Statuten von Lübeck keinen Zweifel. Die Bezeichnungen *libertas* und *termini* gehen nicht »auf die öffentlichen Gerechtsame«³, sondern lediglich auf die Abgabefreiheit ihres alten Gebietes, und grade *iustitia* bezeichnet die öffentlichen Gerechtsame mit Einschluß des Privatrechts. Danach besagen Arnolds Worte: *Exierunt ad eum rogantes, ut libertatem civitatis obtinerent . . . et iustitias . . . et terminos possiderent*, sie baten den Kaiser, er möchte ihnen wie früher ihr Land (*pascua, silvae, fluvii*) abgabefrei belassen und ihnen den Fortbestand ihrer alten Rechtssatzungen (*iustitiae secundum iura Sosatie*) zusichern. Arnolds Angabe über die Entlehnung des Lübecker Rechts aus dem Soester bezieht sich also nicht nur auf das Privatrecht, sondern ebenso auf das öffentliche Recht.

Der nächste Schritt ist damit ohne weiteres gegeben. Wir vergleichen das älteste Soester Stadtrecht, das etwa dem Jahre 1120 angehören wird⁴, mit dem Privileg Heinrichs und finden, daß sich in beiden fast gar keine Berührungspunkte aufweisen lassen.

¹ Keutgen, Urk. 156, S. 190 ff.

² Z. B. im Stadtrecht von Euskirchen, Keutgen, Urk. 146 Einl. S. 156.

³ Frensdorff, Stadtverf. S. 56.

⁴ Keutgen, Urk. 139, S. 139 ff.

Man hat deshalb die Lesart angezweifelt. Eine Konjekture ist leicht bei der Hand und so ersetzte man Sosatie durch Holsatie¹, obwohl die gute Überlieferung der Stelle ganz außer Zweifel steht. Man hat durchaus bei Sosatie zu bleiben und zu versuchen, dem gerecht zu werden.

Als einer der letzten hat sich Nitzsch mit dieser Frage beschäftigt in einem kurzen Aufsatz, betitelt: »Die Übertragung des Soester Rechts auf Lübeck«². Er kommt zu dem Schluß, »daß die privilegia der Lübecker sehr wahrscheinlich ebensowenig wie die von Lippstadt und Hamm das Soester Recht, sondern nur neben einer allgemeinen Verleihung desselben die mitiora et meliora, d. h. die Verbesserungen enthielten, mit denen es aufgenommen wurde«. Aus den weiteren Ausführungen³ geht hervor, daß er dem Soester Stadtrecht eine hervorragende, durchaus grundlegende Bedeutung für die lübische Rechtsbildung einräumt, wenn er auch in dem engen Rahmen nicht auf Einzelheiten eingeht.

Allerdings wiederholt sich in den Stadtrechten von Hamm und Lippstadt dieselbe Erscheinung wie im Lübecker Privileg. Obwohl beide, wie ausdrücklich angegeben wird⁴, auf Soester Recht beruhen, läßt sich die Verwandtschaft doch nur in verschwindend wenig Punkten nachweisen⁵.

In welcher Weise eine solche Übertragung eines Stadtrechtes von einer Stadt auf die andere vor sich ging, lehren uns dieselben Privilegien. In Lippstadt stellte der Graf Bernhard von Lippe seinen Bürgern frei, *ut iura miciora et meliora de quaquaque vellent eligere*. Tandem habito inter se consilio iura Susaciensium sub ea forma eligere decreverunt ut si qua ex eis displicerent, illa abicerent et aliis sibi ydoneis gauderent. Ähnlich heißt es von den Bürgern von Hamm: ». . . deinde Sosatiensium ius sibi eligunt, nisi aliquid melius et expeditius sibi cogitent vel inveniant«. Ebenso gestattet Kaiser Friedrich in seinem oft genannten Privileg den

¹ So liest noch Bangert in seiner Ausgabe des Arnold II 35.

² Aus dem Nachlaß herausgegeben in den Hans. Gschbl., Jahrg. 1880/81, S. 9 ff.

³ S. 13. u. 14.

⁴ Keutgen, Urk. 142 Einleit., S. 148 u. 143 § 1, S. 149.

⁵ Ebend. 142 § 3 zu 139 § 29.

Lübeckern, Verbesserungen an ihren Rechten vorzunehmen, nur sollten sie dazu der Genehmigung des Vogts bedürfen.

Der Vorgang spielte sich demnach in Hamm und Lipstadt so ab, daß der Stadtherr den Bürgern die Wahl eines Stadtrechts freiließ, und diese behielten sich bei ihrer Entscheidung das Recht vor, Verbesserungen einzufügen. Wie weit dieser Brauch verbreitet gewesen sein muß, mag ein Beispiel aus einer ganz entfernten Gegend des Reiches zeigen. Herzog Heinrich von Lothringen sagt in seiner Keure für Brüssel von 1229: *Sciendum est, quod hanc electionem [= keure] elegit sibi oppidum Bruxellense per consensum nostrum per tres annos observare sub ea conditione, quod secundum eam regetur . . ., hoc eis libere concessimus*¹. Auch hier dürfen Verbesserungen eingeführt werden, jedoch steht dies dem Herzog zu: *»Sciendum praeterea, quod si dux cum hominibus suis et scabinis et juratis potest invenire, quod utile est burgo et burgensibus, illud potest addere huic electioni . . .»* Lübeck zeigte sich hierin seinen Tochterrechten gegenüber weit weniger entgegenkommend. So fordert es im Jahre 1240 die Bürger von Elbing auf, das ihnen auf Gesuch des päpstlichen Legaten Wilhelm, ehemaligen Bischofs von Modena, übertragene lübische Recht genau zu beachten: *»Tradimus [scil. nostre iura civitatis] . . ut . . teneatis; non fas est, ut illa per melius augeatis, sed data decreta nunquam minui faciatis*»². Der Grund muß darin liegen, daß Lübeck seine einflußreiche Stellung als Oberhof³ viel nachdrücklicher ausnützen konnte, wenn jede Entfremdung der Tochterrechte, die bei einer Veränderung der Statuten eingetreten wäre, unmöglich gemacht wurde⁴.

Ich neige zu der Annahme, daß auch in Lübeck Herzog Heinrich keinen aktiven Anteil an der Wahl des Stadtrechtes gehabt

¹ Warnkönig, Von der Wichtigkeit etc. Diplom. Anhang Nr. III §§ 45 u. 46, S. 64.

² Hans. U.B. I 296, S. 98.

³ Vgl. hierüber weiter unten.

⁴ Dieselbe Bestimmung steht auch in dem deutschen lübischen Codex, der ebenfalls dem Jahre 1240 angehört, bei Westphalen III 22, col. 639. Hier aber heißt es: *»fas est ut illa per melius augeatis*«. Das *sed* in der obigen Stelle würde weit besser zu dem *fas est* passen, aber andererseits ist der Abdruck bei Westphalen sehr unzuverlässig und fehlerhaft.

hat¹. Daß ein Stadtrecht nicht ohne jede Veränderung für eine andere Stadt passen konnte, besonders wenn sie so verschiedene Lebensbedingungen aufweisen, wie Soest und Lübeck im 12. Jahrhundert, ist eigentlich a priori evident, und die oben angeführten Belege bilden nur die willkommene Bestätigung für einen an sich notwendigen Gedankengang. Es ist also garnicht auffallend, wenn sich im ältesten lübischen Privileg eine Anzahl neuer Rechtssatzungen finden, die den veränderten Lebensbedingungen angepaßt, und eben deshalb für die Stadt von hervorragender Bedeutung sind. Die dem Privileg eigentümlichen Bestimmungen beziehen sich — charakteristisch genug für den Schwerpunkt von Lübecks Bedeutung — auf den Handel. Die Russen, Goten und Normannen erhalten zollfreien Zugang nach Lübeck und das Recht, Waren dort einzukaufen und die mitgebrachten zu verkaufen; nur sollten sie im letzten Falle die genau festgesetzten Zollsätze zahlen. Hierher gehört auch die Befreiung der Lübecker vom Zoll im Herzogtum Sachsen. Andere aus dem eigenen Interessenkreis geborene Bestimmungen, die auf den ersten Blick als solche zu erkennen sind, finden sich in späteren Aufzeichnungen, so über die Benutzung eines fremden Schiffes², »van gude dat to lande kumt van schep broken«³, »van berneholte dat men bi de Travene ofte bi de Wokenisse lecht«⁴, und viele andere.

Uns interessieren aber vor allem die Bestimmungen, die wir vielleicht in einem fremden Stadtrecht, d. h. wenn wir Arnold glauben wollen, in Soest, wiederfinden könnten⁵. Nun findet sich aber, wie wir oben gesehen haben, in dem lübischen Freibrief keine Bestimmung, von der man eine Entlehnung aus dem Soester Recht nachweisen könnte. Wir werden uns also, da wir durch Arnolds Bericht nun einmal auf diesen Weg gewiesen sind, in anderen Stadtrechten umsehen, ob wir irgendwie eine Verwandtschaft fest-

¹ Meine Gründe s. unten.

² Hach I 44, S. 198.

³ Hach II 222, S. 363.

⁴ Hach II 250, S. 347.

⁵ Man hat »wesentliche Punkte des ältesten lübischen Rechts, wodurch es . . . ganz eigentümliche Vorschriften aufstellt, auf slavischen Ursprung zurückführen« wollen. (Hach, Einleit. S. 17.) Solche Versuche sind schon von Pauli (Lüb. Zust. I, S. 58) und Frensdorff (Stadtverf. S. 77) zurückgewiesen worden.

stellen können, wobei es aus dem schon angeführten Grunde ohne Bedeutung ist, wenn dieses vielleicht später aufgezeichnet ist, als das lübische. Nur hat man darauf zu achten, daß man nicht etwa zum Vergleich ein Stadtrecht heranzieht, das selbst vom lübischen Recht beeinflußt ist.

Da findet sich nun zunächst eine Bestimmung aus dem Erbrecht in einer ganzen Reihe von Stadtrechten, und so auch im lübischen. Hier heißt es: »Wenn jemand dort gestorben ist, ohne einen Erben zu haben, so soll man die ganze Erbschaft und den Hausrat Jahr und Tag vollständig in dem Sterbehause aufbewahren, es sei denn, daß innerhalb der genannten Zeit ein naher Erbe kommt, dem dies nach dem Rechte der Stadt zufällt. Kommt aber binnen jener Frist keiner seiner Angehörigen, so soll die ganze Erbschaft an die königliche (herzogliche) Gewalt kommen«¹. Die gleiche Bestimmung im Stadtrecht von Lippstadt lautet: »Stirbt einer von unseren Mitbürgern, ohne in der Stadt einen berechtigten Erben zu haben, so soll der Rat seine ganze Hinterlassenschaft, mag sie nun groß oder gering sein, vollständig aufbewahren. Wird es binnen Jahr und Tag von keinem Berechtigten nach den geltenden Rechtsbestimmungen angefordert, so soll mir [Bernhard von Lippe] die Erbschaft zufallen«². Die gleiche Anordnung steht weiter in den Stadtrechten von Hamm³, Münster-Bielefeld⁴, Freiburg i. B.⁵, Goslar⁶, Braunschweig⁷ u. a. — Gerade im Soester Recht finden wir sie nicht. Da aber die Stadtrechte von Lippstadt und von Hamm, beide Tochterrechte von Soest, sie enthalten, ist, so scheint mir, kein Zweifel daran möglich, daß sie auch in Soest selbst gegolten hat. Auch ist es kaum wahrscheinlich, daß diese in den deutschen Städten ganz allgemein übliche Anordnung dem Soester Recht fremd gewesen sein sollte. Der Mitteilungsbrief des lübischen Rechts für Danzig enthält die Bestimmung nicht, wohl aber der von dem Kanzler Albrecht von Bardewiek um 1294 angefertigte deutsche Kodex⁸. Auch das ist wieder ein Beweis dafür, daß man aus dem Fehlen einer Bestimmung in einem Stadtrecht nicht

¹ L. U. B. I 7.

²⁻⁷ Keutgen, Urk. 142, § 11, S. 148; 143, § 10, S. 150; 144, § 17, S. 152; 133, § 2, S. 118; 152, § 34, S. 181 f.; 151, § 11, S. 178.

⁸ Sie findet sich auch in dem Kodex für Reval von 1257, bei v. Bunge, Quellen des Revaler Stadtrechts I A § 19, S. 9.

schließen darf, daß sie tatsächlich nicht bestanden habe. Wüßten wir nicht aus dem Freibrief von ihrer Existenz, so läge der Fehlschluß nahe, daß sie zur Zeit des Kodex I in Lübeck noch nicht vorhanden war. Diese Erwägung rechtfertigt also wieder die Methode, auch spätere Stadtrechte für unsere Betrachtung heranzuziehen¹.

Auch die Anordnung, »daß der leibeigene oder hörige Einwanderer, der sich durch Jahr und Tag« in der Stadt »aufhält ohne von seinem Herrn reklamiert zu werden, die persönliche Freiheit erwirbt«², gehört den weitesten Kreisen der deutschen Stadtrechte an. Sie lautet in Lübeck: »Si vero quispiam . . . aliquem de libertate pulsaverit et pulsatus probare poterit, quod anno et die sine pulsatione substiterit, pulsatus evadet«³. »Unser Rechtssatz erscheint hier in prozessualischer Ausprägung«⁴. Ganz übereinstimmend sprechen dieses Prinzip aus die Stadtrechte von Lippstadt⁵, Münster-Bielefeld⁶, Dieburg⁷, Annweiler⁸ (dem Speierer Recht nachgebildet), Goslar⁹, Freiburg¹⁰, Braunschweig¹¹. Selbst in Flandern treffen wir es an¹². Die Wirksamkeit des Satzes greift also weit über den westfälischen Kreis hinaus. Dieses Prinzip, wer Jahr und Tag unangesprochen in der Stadt gewohnt hat, hat damit seine persönliche Freiheit erwiesen, findet seinen volkstümlichen Ausdruck in der bekannten Regel: Luft oder Stadtluft macht frei. Wir kennen nur wenige Gemeinden, in denen sie nicht gegolten hat, z. B. Münster-

¹ Dasselbe gilt von der Bestimmung des Freibriefs: »Preterea omnia civitatis decreta id est kore consules iudicabunt: quicquid inde receperint, duas partes civitati, terciam iudici exhibebunt.« Sie steht nicht bei Hach, Cod. I, aber in Cod. II 51, S. 270.

² H. Brunner: Luft macht frei. In der Festgabe der Berliner juristischen Fakultät für Otto Gierke (Breslau 1910), S. 3.

³ L. U.B. I 7.

⁴ H. Brunner a. a. O., S. 5.

⁵⁻¹¹ Keutgen, Urk. 142, § 7, S. 148; 144, § 52, S. 153; 136, § 1, S. 137; 137, § 3, S. 138; 152, § 2, S. 179; 133, § 11, S. 119; 151, § 9, S. 178.

¹² Keure für die gräflichen Schöffengerichte zu Sleydinge und Westeldonck in der Kastellanei von Gent (1268), § 45: »So wat dienstmannen, die commen binnen desen scependomme, ende daer binnen wille wonen een gheel jaer ende eenen dach, so wiens dienstman so hi zi, wert hi niet daer af ghecalengiert, . . . blyft vry van dienste.« Warnkönig II 1, U.B. Nr. 34, S. 63.

eifel¹ und Wipperfürth²; Wesel verwahrt sich ausdrücklich dagegen³. Am schärfsten galt der Satz in Aachen und Schwerin, wo selbst die Frist von einem Jahre fortfiel und der Unfreie in dem Augenblick, da er in die Stadt zog, frei wurde⁴. Daß die Städter gerade über diese letzte Bestimmung eifersüchtig wachten, ist bei ihrer Tendenz, sich von der Gewalt des Landesherrn loszulösen, besonders wo es sich um bischöfliche Städte handelt, nur zu erklärlich.

Wir finden also, daß eine ganze Reihe von Stadtrechten übereinstimmend zwei für das Rechtsleben außerordentlich wichtige Bestimmungen enthalten. Kann man nun einem von ihnen einen besonderen Einfluß auf die lübische Rechtsbildung einräumen? Ganz gewiß nicht. Es geht vielmehr daraus hervor, daß es im städtischen Rechtsleben Bestimmungen gibt, die, unabhängig von Territorialgrenze und Landrecht, auf altem Reichsboden sowohl wie auf Kolonialboden gelten, die Gemeingut der Stadt überhaupt sind. Für unsere Forschungen nach den direkten Quellen des lübischen Rechts finden wir hier also kein Material. Es gilt vielmehr, im folgenden einzelne Sätze des lübischen Rechts, die nicht Allgemeingut der städtischen Gesetzgebung sind, im Soester Stadtrecht, oder auch in anderen Rechten aufzuweisen, wobei wir zunächst von dem Privileg von 1188 ausgehen und dann nach unserem Prinzip auch auf spätere Kodifikationen hinübergreifen werden.

Zweites Kapitel.

Das Verhältnis des lübischen Rechts zu den Stadtrechten von Braunschweig und Freiburg i. B.

Wir beginnen unsere vergleichende Untersuchung mit dem Rechte des Hagen, aus folgender Erwägung heraus: Der Hagen (Indago) ist eine von den fünf selbständigen⁵ Städten, aus denen Braunschweig zusammengewachsen ist. Er ist um 1150 von Hein-

¹ Mittelrheinisches U.B. II 171, S. 214.

² Lacomblet, U.B. für die Geschichte des Niederrheins II 107, S. 59.

³ Lacomblet II Nr. 258, S. 132. Vgl. Brunner a. a. O., S. 10.

⁴ Mecklenb. U.B. I 359, S. 344. Brunner a. a. O., S. 11. Vgl. auch P. Schütze, Stadtluft macht frei, S. 38 f., 89 f.

⁵ Jede derselben hatte ihren eigenen Rat.

rich dem Löwen gegründet worden¹. Ebenso alt muß auch sein Stadtrecht sein, denn es beginnt mit den Worten: »Dies sind die Rechte und Freiheiten des Hagens, die die Bürger gleich bei der Gründung dieser Stadt (a prima fundatione ipsius civitatis) von dem glorreichen Herrn Heinrich, Herzog von Sachsen und Bayern erlangt haben«². Vor allem aber zeigt eine Stelle aus dem Privileg der Lakenmacher, daß die Gründung des Hagens und die Verleihung des Stadtrechts zusammenfallen. Hier heißt es: *Noverint ergo presentes ac posteri, nos a quibusdam senioribus ac discretis de Indagine veraciter intellexisse, quod dum Henricus pie recordationis dux Bawarie et Saxonie Indaginem Brunewich primo fundaret et construeret, ac ei jura burgimundii et libertates daret, sicut fieri solet, talem gratiam specialiter supperaddidit . . . etc.*³. Das Recht des Hagens ist also, wenn wir die Einsetzung des lübischen Rechts mit Detmar in das Jahr 1163 setzen, 13 Jahre älter als das lübische Privileg und ist von demselben Landesherrn erlassen oder wenigstens durch Handfeste bestätigt. Die naheliegende Vermutung, daß sich hier am ehesten eine Verwandtschaft wird konstatieren lassen, erweist sich als völlig berechtigt.

Wir haben bereits gesehen, daß die Lübecker das Patronat über die Marienpfarrkirche haben, d. h. das Recht, die Priester zu wählen und dann dem Bischof vorzustellen. Im Rechte des Hagen lesen wir: »Item burgenses ius habeant sacerdotem eligendi et dominus civitatis ius eundem investigandi et presentandi«. In beiden Städten ist das Prinzip, die Wahl durch die Bürgerschaft, das gleiche. Sehen wir uns nach dieser Bestimmung in anderen Stadtrechten um, so ist unser Suchen lange vergebens. In Soest finden wir keine Spur davon. Dagegen taucht sie wieder auf im Freiburger Stadtrecht. Hier heißt es: »Nunquam alium advocatum burgensibus meis, nunquam alium sacerdotem absque electione preficiam, sed quoscunque ad hoc elegerint, hos me confirmante habebunt«⁴. Ebenso an einer anderen Stelle: »Nullum dominus per se debet eligere sacerdotem, nisi qui communi consensu omnium civium electus fuerit et ipsi presentatus«⁵.

¹ Hegel, Städte und Gilden II, S. 414 f.

² Keutgen, Urk. 151 Einleit., S. 177.

³ Br. U.B. I 7, S. 14.

⁴ Keutgen, Urk. 133, § 4.

⁵ Ebend. § 35.

An dem Zusammenhang des Braunschweiger und Lübecker Rechts in diesem Falle läßt sich, glaube ich, garnicht zweifeln, gehören sie doch schon durch die beiden gemeinsame Person des Ausstellers ihrer Privilegien eng zu einander. Auf diese Zusammengehörigkeit führt auch eine andere Erwägung. Es ist, wie schon erwähnt, wenig wahrscheinlich, daß der Herzog aktiven Anteil an der Wahl des Stadtrechts gehabt hat. Auch die Masse des Volkes, also vor allem die Handwerker, war ganz gewiß hierbei unbeteiligt. Es können hierfür also nur die Kaufleute und die Ratmänner, die ja zum größten Teil aus den Kreisen der Kaufleute hervorgingen, in Betracht kommen. Diese stammen aber, wie wir wissen, aus verschiedenen Gegenden des nordwestlichen Deutschland. Als sie sich in Lübeck zusammenfanden, mußten notwendig die verschiedensten Stadtrechte aufeinanderstoßen, und es mußte ebenso notwendig eine der ersten Bedingungen des Zusammenlebens sein, hier ein Konkordat zu schaffen, um eine einheitliche Regelung der Rechtspflege zu ermöglichen. Die Annahme, daß bei diesem Geschäft der Rat die Hauptrolle gespielt hat, bedarf wohl keines Beweises. Ebenso evident ist es, daß jeder Ratmann dabei für die Bestimmungen aus dem Rechte seiner Heimatstadt eingetreten ist, die er für die neue Kommune für zweckmäßig hielt. Nun finden wir unter den ältesten Ratleuten auch einen Johannes de Brunswich¹. Also auch diese Möglichkeit für den Einfluß des braunschweigischen Rechts ist gegeben.

Wie ist nun aber die Frage zu beantworten, ob das Freiburger Recht auf das Braunschweiger Recht Einfluß gehabt haben könnte? Ich glaube sie ist zu bejahen. »Ungeschwächt hatte sich bis ins 12. Jahrhundert der der Eigenkirchenidee entsprungene Satz erhalten, daß der Grundherr, auf dessen Grund und Boden eine Kirche errichtet wurde, den Geistlichen einzusetzen hatte . . . Der erste Stadtgründer, der von dieser Regel abwich und den Bürgern das Recht der Pfarrwahl verlieh, war Konrad von Zähringen, der Gründer von Freiburg i. B. Und der zweite war Heinrich der Löwe, allerdings nicht in allen seinen Städten, z. B. nicht in Schwerin und München. »Dagegen hat Heinrich sowohl für die Marienkirche in Lübeck wie für die Katharinenkirche in der Hagen-

¹ U.B. des Bistums Lübeck 11, S. 17. Urk. Heinrichs d. L. von 1175.

stadt Braunschweig das Pfarrwahlrecht der Bürgerschaft überlassen und sich nur für die letztere die Präsentation und Investitur vorbehalten¹. Der Umstand, daß ein solches Verfahren bis dahin überhaupt eine Ausnahme bildete — wie es sich auch dadurch als Ausnahme kennzeichnet, daß es von Heinrich dem Löwen nur in zweien seiner zahlreichen Städte angewandt wurde — scheint mir durchaus dafür zu sprechen, daß hier nicht eine zufällige Übereinstimmung, sondern eine bewußte Nachbildung vorliegt.

Außerdem finden wir noch in einem weiteren Punkte eine auffallende Übereinstimmung des Braunschweiger Rechts mit dem Freiburger. In den üblichen Paragraphen über die Aufbewahrung des Erbes bestimmt das Freiburger Recht, wenn sich kein berechtigter Erbe melde, »prima pars pro salute anime defuncti erogabitur in usus pauperum, secunda ad edificationem civitatis aut ad ornatum eiusdem oratorii exhibebitur, tertia duci impendetur². In demselben Falle ordnet das Braunschweiger Recht an: », . . . tertia pars bonorum ad usus ecc. s. Katerine presentabitur, due partes altera cedat iudicio altera derogabitur pauperibus³.

Hier müssen wir mit einigen Worten auf die Frage nach dem Alter der Freiburger Rechtssätze eingehen. Die Abschrift des älteren Freiburger Stadtrechts findet sich in einem Lagerbuche des Klosters Tennenbach im Schwarzwald. Sie zerfällt in zwei Teile, von denen der erste — gewöhnlich als Tennenbach I zitiert — die Einleitung, den Schluß und die Paragraphen 1—15 umfaßt. Da hier der Stadtherr als dux bezeichnet wird, muß er vor dem Jahre 1218, dem Todesjahre des letzten Zähringerherzogs, aufgezeichnet sein. Der zweite Teil, die §§ 16—55, in dem der Stadtherr ausschließlich dominus heißt, gehört der Zeit der gräflichen Stadtherrschaft (1218—1368) an. Er wird als Tennenbach II bezeichnet. Aber auch Tennenbach I zerfällt wieder in zwei Bestandteile: der erste gehört dem Konradischen Gründungsprivileg von 1120 an, der zweite enthält spätere Zusätze, die nach S. Rietschel in die Zeit zwischen 1146 bis 1218 fallen⁴. Von den beiden für uns in

¹ S. Rietschel: Die Städtepolitik Heinrichs des Löwen, Hist. Ztschr. Bd. 102, S. 260 ff.

² Keutgen, Urk. 133, § 2, Satz 3, S. 118.

³ Ebend. 151, § 11, S. 178.

⁴ S. Rietschel: Neue Studien über die älteren Stadtrechte von Freiburg i. B. In Festgabe für F. v. Thudichum, Tübingen 1907, S. 7 f.

Betracht kommenden Stellen gehört die Anordnung über die Priesterwahl zweifellos zu dem Bestandteil des Gründungsprivilegs von 1120¹. Schwieriger liegen die Dinge bei der Bestimmung über die Dreiteilung des Nachlasses. Rietschel sagt darüber²: »Entweder ist Satz 3 und dann auch der eng mit ihm zusammenhängende Satz 2 des § 3 ein späterer Zusatz, oder die Sätze gehörten zwar schon der ursprünglichen Handfeste an, sind aber überarbeitet . . . Eine absolut sichere Entscheidung ist m. E. unmöglich«. Sollte nicht die Heranziehung des Braunschweiger Stadtrechts doch eine wenigstens leidlich fundierte Entscheidung ermöglichen? Wir haben gesehen, daß an der Entlehnung der Braunschweiger und damit der Lübecker Bestimmung über die Priesterwahl aus dem Freiburger Recht kaum zu zweifeln ist. Für diese Annahme spricht außerdem die Tatsache, daß die betreffende Stelle des Freiburger Rechts zu dem Gründungsprivileg von 1120 gehört, also in chronologischer Hinsicht keine Schwierigkeiten macht. Vergleichen wir nun die beiden Stellen über die Dreiteilung des erblosen Nachlasses, so ergibt sich nicht nur in der Tendenz, sondern auch teilweise im Buchstaben eine so auffallende Übereinstimmung, daß ein Zweifel an dem Zusammenhange beider Stellen schwerlich aufkommen kann. Außerdem findet sich eine derartige Dreiteilung des Nachlasses in keinem anderen mir bekannten Stadtrechte. Ich glaube daher mit Bestimmtheit behaupten zu können, daß auch diese Bestimmung des Braunschweiger Rechts dem Freiburger Recht entlehnt ist. Hieraus aber ergibt sich die

F. Beyerle gewinnt in seinen »Untersuchungen zur Geschichte des älteren Stadtrechts von Freiburg i. B. und Villingen a. Schw.« (Beyerles Deutschrechtliche Beiträge V Heft I, S. 19) die termini 1120—1170. Ich schließe mich den Angaben Rietschels an; denn Beyerles Argument, die Übernahme von Freiburger Rechtssatzungen in die Privilegien von Freiburg i. Ü. (1178) und Diessenhofen, ist meines Erachtens von Rietschel (Die älteren Stadtrechte von Freiburg i. B., Vtjchr. f. Sozial- u. Wirtschaftsgeschichte III, S. 424 ff.) und J. Joachim (Gilde und Stadtgemeinde in Freiburg i. B. In Festgabe für Anton Hagedorn, Hamburg 1906, S. 35 ff.) widerlegt.

¹ S. Rietschel, Neue Studien, S. 5: »Daß § 1, der erste Satz von § 2, ferner §§ 3—5 Teile des ursprünglichen Privilegs, dagegen §§ 8—15 Zusätze sind, ist allgemein anerkannt.« Vgl. auch F. Beyerle a. a. O., S. 70—73.

² Neue Studien, S. 6 f. Vgl. auch Beyerle a. a. O., S. 47.

Schlußfolgerung: Die Freiburger Bestimmung über die Dreiteilung des erblosen Nachlasses (§ 2, Satz 3) gehört entweder zu den Zusätzen; dann ist sie zwischen 1146 und 1150¹ aufgezeichnet worden; oder sie gehört zu dem Gründungsprivileg und ist nur später überarbeitet worden. Jedenfalls aber erhalten wir für die Datierung dieses Satzes die Jahre 1120—1150, was gegenüber dem Spielraum von fast 70 Jahren bei den übrigen Zusätzen immerhin einen Fortschritt bedeutet.

Wenn nun die Verwandtschaft zwischen Freiburger und Braunschweiger Recht einerseits, zwischen Braunschweiger und Lübecker Recht andererseits besteht, so ergibt sich die merkwürdige Tatsache, daß die Bestimmung über die freie Priesterwahl aus dem Freiburger über das Braunschweiger in das Lübecker Recht gedrungen ist.

In einem zweiten Falle kommen wir zu keinem endgültigen Resultat, da sich hier zwei gleichberechtigte Möglichkeiten bieten. Im Freiburger Stadtrecht lesen wir: »Burgenses non tenentur ire cum domino in expeditione nisi iter unius diei . . .«². Im lübischen Recht gilt, wie wir gesehen haben³, derselbe Satz, nur fällt hier die Bestimmung über den einen Tagemarsch fort. Im Recht des Hagen fehlt dieser Passus ganz. Da das an sich kein Beweis dafür ist, daß die Bestimmung nicht trotzdem gegolten habe, so könnte sie wohl denselben Weg genommen haben wie die vorige.

Die zweite Möglichkeit liegt vielleicht näher. Denselben Grundsatz spricht nämlich auch das Dortmunder Stadtrecht aus, in folgender Form: »Item ad mandatum domini nostri nec alicujus domini terre ire debemus in aliquam expeditionem, sed tantum ad

¹ 1146 terminus a quo für die Zusätze zu Tennenbach I; 1150 Aufzeichnung der Rechte des Hagens.

² Keutgen, Urk. 133, § 33. Das Bedenken, daß die Freiburger Bestimmung zu den erst im 13. Jahrhundert entstandenen Zusätzen gehört, fällt fort. J. Joachim (a. a. O., 36 f.) hat gezeigt, daß diese Anordnung schon vor 1178 gegolten hat ohne aufgezeichnet zu sein: »Aus dem § 8 [des Rechtes von Freiburg i. Ü.] kann nur gefolgert werden, daß die darin erwähnten Leistungen der Handwerker für die Romfahrt des Stadtherrn, sowie dessen Verzicht auf eine länger als einen Tag währende Heeresfolge der Bürger auch in Freiburg i. B. schon im Jahre 1178 gültiges Recht waren.«

³ S. 8.

tuendum nos possumus, si volumus, ascendere muros nostros et propugnacula nostra¹. Da auch sonst, wie wir später sehen werden, das Dortmunder Recht von erheblichem Einfluß auf das lübische Recht gewesen ist, so wird man sich vielleicht auch hier für dasselbe entscheiden.

Ohne Zweifel steht mit dem Braunschweiger Recht auch eine Bestimmung über das Strandrecht in Zusammenhang, die zwar in Lübeck erst später auftaucht, aber sicher auf Heinrich den Löwen zurückgeht. Sie steht unter allen mir bekannten, im 12. Jahrhundert aufgezeichneten Stadtrechten ganz vereinzelt im Braunschweiger Recht da. Nun kann man aber gewiß nicht annehmen, daß der Herzog Braunschweig mit einem für Handel und Schifffahrt so wichtigen Rechte bewidmet habe, ohne es auf Lübeck, für dessen aufblühenden Handel er in jeder Weise so väterlich besorgt gewesen ist, auszudehnen. Die Stelle im Braunschweiger Recht lautet: *«Si autem casu infortunato aliqua in aqua mergi aut quocumque modo periclitari contingat, domini rerum propter hoc nullam incidere debent penam vel culpam, set rebus suis ab aqua ereptis et locatis aut venditis indempnes omnino recedent»*². Eine entsprechende Stelle für Lübeck findet sich, wie gesagt, im 12. Jahrhundert noch nicht, von den ersten Jahren des folgenden Jahrhunderts ab aber häufen sich die Urkunden, in denen Lübeck sich die Freiheit vom Strandrecht verbriefen läßt³. So bestimmt u. a. auch Kaiser Friedrich II. in seinem Privileg von 1226: *«Volumus insuper et districte precipimus, ut quandocumque et ubicumque per imperium predicti burgenses naufragium de cetero passi fuerint, quicquid de rebus suis tunc a tanto periculo eripere poterunt eis penitus dimittatur, omni impedimento et contradictione cessantibus»*⁴.

Aus den häufigen Neuausfertigungen alter Urkunden läßt sich

¹ Frensdorff, Dortm. Stat. I 21, S. 31.

² Br. U.B. I, Nr. 1, S. 2. Dieselbe Bestimmung ist auch in das Ottonische Stadtrecht aufgenommen; ebend. I, Nr. 2, § 56, S. 7.

³ Eine vollständige Zusammenstellung dieser Urkunden bietet die Dissertation von A. Beckstaedt: Die Bemühungen Lübecks als Vororts der Hanse um Aufhebung des Strandrechts in den Ostseegebieten bis zur Mitte des 15. Jahrhunderts. Straßburg 1909. S. 8—88.

⁴ L. U.B. I, Nr. 35, S. 47.

erkennen, mit welcher Zähigkeit die Städte ihre Interessen gegenüber den Landesherren verteidigten, indem sie immer wieder um Erneuerung ihrer alten Freiheiten einkamen, um sie nicht in Vergessenheit geraten zu lassen¹.

Nun erbaten die Soester im Jahre 1232 von König Erich IV. von Dänemark ein Privileg, dessen uns hier angehender Teil lautet: »... ubicumque infra terminos regni nostri periculum naufragii forsitan incidit: omnia quecumque de suis facultatibus liberare valuerint ad terram a periculo maris . . . cuiuslibet impedimenti vel contradictionis obstaculo cessante, sibi salva remaneant«². Ein Vergleich dieser Stelle mit dem genannten Privileg Friedrichs II. ergibt eine so auffallende Übereinstimmung in Sinn, Satzkonstruktion und Wortlaut, auch bei ganz individuellen Wendungen (*impedimento et contradictione cessantibus-impedimenti vel contradictionis obstaculo cessante*), daß man an ein Spiel des Zufalls unmöglich glauben kann³. Es ist vielmehr im höchsten Grade wahrscheinlich, daß zwischen den beiden Urkunden ein Zusammenhang besteht, um so mehr, als wir im folgenden finden werden, daß Lübeck auch sonst in rechtlicher Hinsicht in naher Beziehung zu Soest stand. Schon früh, im zehnten und elften Jahrhundert, finden

¹ Daß aber von der Theorie zur Praxis ein weiter Weg ist, zeigt Techen, *Das Strandrecht an der Mecklenburgischen Küste*. Mit einem Anhang über Seezeichen und Lotsen daselbst. (Hans. Gschbl. 1906), S. 283 ff.

² Seibertz II 201, S. 256.

³ Ich finde diese Wendungen nur in den genannten beiden Urkunden. Im allgemeinen freilich muß man vorsichtig sein in der Verwertung wörtlicher Anklänge, die leicht zufällig oder durch den Gegenstand geboten sein können. So bezeichnen eine ganze Reihe von Strandrechtsbefreiungen für Lübeck ebenso wie das Braunschweiger Stadtrecht den Schiffbruch als *casus infortuitus, infortunatus*. (L. U.B. I 132, S. 129; 160, S. 148; 246, S. 229; 277, S. 265; 295, S. 282; 522, S. 475; L. U.B. II 45, S. 35; L. U.B. III 118, S. 113.) Möglich, daß der Ausdruck aus dem Braunschweiger (vgl. S. 28) in das lübische Recht übergegangen ist. Er findet sich aber auch in der lateinischen Bearbeitung des Rechtsbuches für Schonen von Erzbischof Andreas Sunesson von Lund (1216; Hans. U.B. I, Nr. 1363, S. 458). Auch die hier gebrauchte Wendung »*ne afflicto super addatur major afflictio*« (ebend. S. 459) findet sich wieder in einer Strandrechtsbefreiung Wilhelms von Holland für Soest (1252, Seibertz II 275, S. 342) und in einer anderen Urkunde desselben Königs (M.G. LL. IV 2, Nr. 370, p. 473).

wir Kaufleute aus dem deutschen Binnenlande in Südschweden und Gotland. »Händler aus Westfalen und vom Rhein scheinen es besonders gewesen zu sein, die diese weite Reise zu den entferntesten, bis ins elfte Jahrhundert hinein heidnischen Völkerschaften unternahmen«¹. Sie werden sich vermutlich auch früh Befreiungen vom Strandrecht haben erteilen lassen, und es ist anzunehmen, daß die Urkunde, die die Soester von Erich IV. erbaten — die Ausfertigung ist wohl nicht in ihre Hände gekommen, denn das Original liegt in Kopenhagen — altes Besitztum der Soester Kaufleute gewesen ist². So ist durchaus anzunehmen, daß die Lübecker, ebenso wie sie eine ganze Reihe Satzungen aus dem Soester Stadtrecht entlehnt haben, sich auch dieses, für ihr eigentliches Lebens-
element, den Handel, wichtige Privileg zu Eigen gemacht haben³.

Drittes Kapitel.

Die Verwandtschaft des lübischen Rechts mit dem Soester Recht.

Der einzige Berührungspunkt, den wir bisher zwischen Lübecker und Soester Bestimmungen haben konstatieren können gehörte nicht dem eigentlichen Stadtrecht an. Wenn wir aber die engen Grenzen, die der dürftige Freibrief von 1188 uns zieht, überschreiten und den Blick weiter schweifen lassen, so bietet sich uns ein wesentlich anderes Bild.

Wir ziehen die ältesten lateinischen Statuten zu Rate, die nicht den Jahren 1220—1226 angehören (L. U.B.), sondern, wie Frensdorff in der Schrift: Das lübische Recht nach seinen ältesten Formen (S. 14—42) nachweist, kaum vor 1227 entstanden sein werden. Man bezeichnet sie gewöhnlich als »lübisches Fragment«, da sie

¹ D. Schäfer, Die deutsche Hanse, S. 10.

² Dafür spricht auch der Umstand, daß die Soester sich dasselbe Privileg für die Brandenburgischen Länder von Markgraf Waldemar (1309 Jan. 21) haben ausstellen lassen (Hans. U.B. II 139, S. 58; auch bei Seibertz III 520, S. 43); es stimmt nicht nur der Passus über das Strandrecht, sondern auch der zweite Teil des Privilegs, der mit dem Strandrecht nichts zu tun hat, mit Erichs Urkunde völlig überein.

³ Aus einer Urkunde von 1241 geht hervor, daß zwischen Lübeck und Soest bereits langjährige Handelsbeziehungen bestanden haben. L. U.B. I 92, S. 93.

⁴ L. U.B. I 32.

die kürzesten sind und unvermittelt vor dem Ende abbrechen. Ferner werden wir den Mitteilungsbrief des lübischen Rechts für Danzig von 1263 und den Kodex des Kanzlers Albrecht von Bardewiek von 1294 heranziehen müssen. Beide Redaktionen sind von Hach herausgegeben als Kodex I und II. Hachs Ausgabe war zu seiner Zeit eine sehr verdienstvolle Tat, und wir sind heute noch auf sie angewiesen. Gelegentlich wird der bei Brokes (*Observationes forenses*, appendix) abgedruckte Kodex I herangezogen, und der von Westphalen (*Monumenta inedita II*) wiedergegebene deutsche Kodex, der die Jahreszahl 1240¹ trägt.

Für Soest kommt das älteste Stadtrecht von 1120 und die alte Schrae² aus dem Anfange des 14. Jahrhunderts in Betracht. Die Schrae enthält im wesentlichen das in dem Stadtrecht von etwa 1120 aufgezeichnete Recht und erläutert es durch erweiternde Zusätze. Bei einem auf dieses Material gestützten Vergleiche des lübischen Rechts mit dem Soester finden wir, daß eine unverkennbare Verwandtschaft durchaus vorhanden ist.

Vor allem ist das Lübecker Recht in verschiedenen Punkten des Familienrechts mit dem Soester verwandt. In Soest besteht die Bestimmung, daß derjenige, der unerlaubte Beziehungen zu der Tochter oder dem Mündel eines Bürgers unterhalten hat und mit ihr überrascht worden ist, sie entweder heiraten oder ihr eine Abfindungssumme zahlen soll: »So wey dar eines borgheres doychter efte suster efte nychten, dey hey in siner hoyde erlike hevet ggehalden, unde vor siner vrowen to kerken hevet gheghayn, entleydet efte sich er under windet, dey sal hey to echte nyemen, efte sal mit der iuncvrowen vronden sunen, to eren willen«³. Das-

¹ Die höchst interessante Frage nach der Entstehungszeit der ältesten Statuten kann uns in unserem Zusammenhange nicht beschäftigen; ich verweise hierfür auf Frensdorff »Das lübische Recht nach seinen ältesten Formen« (Leipzig 1872) und brauche hier nur darauf hinzuweisen, daß die ausführlichen lateinischen Statuten frühestens aus dem dritten Jahrzehnt des 13. Jahrhunderts stammen, die deutschen nicht vor der Mitte des 13. Jahrhunderts entstanden sind. — Wo gelegentlich noch andere Redaktionen, z. B. der Revaler Kodex von 1282 herangezogen sind, wird an der betreffenden Stelle darauf aufmerksam gemacht werden.

² Seibertz III 719, S. 387 ff.

³ Seibertz III 719, § 131, S. 400.

selbe steht im lübischen Recht. Nun wird man den Einwand erheben, die Lübecker Bestimmung könne nicht unter dem Einfluß der Soester stehen, weil sich hier im ältesten Stadtrecht keine Spur davon findet und die Schrae erst dem 14. Jahrhundert angehört. Der Einwand ist hinfällig, denn es liegt hier wieder einmal der Fall vor, daß ein Rechtssatz gegolten hat, ohne im Stadtrecht fixiert zu sein. Wir finden nämlich dieselbe Bestimmung schon etwa 1198 in dem nach Soester Muster geschaffenen Lippstädter Recht¹. — Das Soester Recht enthält, um die bisherige Unbescholtenheit des Mädchens und sein Verhältnis zur Familie näher zu bestimmen, den Zusatz, daß es »vor siner vrowen to kerken hevet gheghayn«. Selbst dieses Detail findet sich im Lübecker Artikel, welcher so lautet: »So we begrepen oder ghevanghen wert mit iemendes dochter oder nichten oder mit ienegheme wives namen de eneme manne oder ener vruwen is bevolen unde de bevolene sogedan si, dat se mit en to der taflen sitte unde se ne si bi der vruwen in de kerken gegan des hileghen daghes unde dat witlic si, de mit er begrepen is, schal ere gheven vertich mark sulvers«². Hier ist an der Entlehnung aus dem Soester Recht kaum zu zweifeln.

Noch ein zweiter Fall aus dem Familienrecht spricht für die Abhängigkeit des lübischen Rechts vom Soester. Will in Soest eine verwaiste Jungfrau sich verheiraten, so bedarf sie dazu der Zustimmung ihrer Verwandten und Freunde. Setzt sie sich darüber hinweg, so geht sie ihres Erbteils verlustig: »Were eyn iuncvrowe sunder vader ande muder, wolde dey nemen eynen ghaden, dat sal sey doyn mit rade der neysten vronde ande maghe ... Neme oyc eyn iuncvrowe enen man buten ere vronde rayt, der ne sal eres anghevalles nicht völghen; dat anghevall sal bliven under eren neysten maghen van beyden sid«³. Ebenso bestimmt das lübische Fragment: »Et si aliqua vidua, virgo vel domicella sine consensu, consilio vel connivencia cognatorum et amicorum suorum cum aliquo viro contraxerit, nichil omnimodis de universis bonis optinere debet«⁴.

¹ Keutgen, Urk. 142, § 12, S. 148.

² Hach II 176, S. 337.

³ Seibertz III 719, § 168, S. 406.

⁴ L. U. B. I 32, S. 40. Derselbe Grundsatz findet sich auch im

Beide Rechte enthalten eine Bestimmung über die Bigamie. Diese lautet in der Soester Schrae: »Hat ein Mann eine echte Frau oder eine Frau einen echten Mann, nimmt der Mann dann noch eine zweite echte Frau, oder nimmt die Frau noch einen zweiten echten Mann, so haben sie, wenn sie dessen überführt werden, ihr Leben verwirkt«¹.

Der entsprechende Paragraph der lateinischen Statuten in Lübeck lautet: »Si quispiam legitimam uxorem hic duxerit et alias legitimam uxorem habuerit et ipsam reliquerit, si convictus fuerit: posteriori renunciabit et ipsa² sui ipsius cum qua ad consortium viri declinavit excipiet substantiam et insuper medietatem substantie viri percipiet, vir autem ob nequiciam facti sui X marcas argenti iudici et civitati componet. Quod si facere nequiverit precipitabitur«³. Was die Vermögensstrafe anbetrifft, so treten für die Frau die Erbgesetze für unbeerbte Ehen⁴ in Kraft. Das Wort precipitabitur aber hat Veranlassung zu einem lebhaften literarischen Streit gegeben.

Seine Bedeutung ist zuerst von Frensdorff klar erkannt worden⁵. Das precipitare der lateinischen Texte entspricht dem schuppen der deutschen Redaktionen. L. Dieffenbach führt in seinem Glossarium latino-germanicum mediae et infimae aetatis und in dem Novum glossarium eine ganze Reihe von Glossarien an, in denen die Worte: precipitare, precipitari und precipitium wiedergegeben sind durch: schuppen, schuppfen, schoppen, stuppen, schuppunge, schupfinge usf. »Die Strafe der Schupfe bestand darin, daß der Übeltäter auf ein Schaukelbrett gesetzt und in einen Sumpf hinabgeschleudert wurde«⁶. Frensdorff weist die Schupfe nach in Frei-

Hamburger Recht. Lappenberg, Hamb. Rechtsaltert. Stadtrecht von 1270 X 8, S. 63.

¹ Seibertz III 719, § 28, S. 391.

² Frensdorff bezieht die Worte »et ipsa sui ipsius cum qua ad consortium viri declinavit excipiet substantiam« auf die erste Frau. Bei einer ganzen Reihe von Rezensionen sind sie aber unzweifelhaft auf die zweite Frau bezogen. Hans. Gschbl., Jahrg. 1871, S. 23.

³ Hach I 57, S. 203.

⁴ Vgl. hierüber S. 47 f.

⁵ In dem Aufsatz: Die beiden ältesten Hansischen Rezesse, Hans. Gschbl., Jahrg. 1871, S. 22 ff.

⁶ »Heute ist schupfen besonders in den oberd. Mundarten erhalten« (Grimm, Deutsches Wörterbuch IX, S. 2007), in der Schweiz als schupfen,

burg i. B., Straßburg, Augsburg, Metz, um die Mitte des 13. Jahrhunderts in Berlin, sogar in Frankreich und in England. Überall aber werden Maß- und Gewichtsvergehen damit bestraft.

Nur eine einzige Quelle wendet wie das lübische Recht diese Strafe auf die Bigamie an, das ist die Rechtsaufzeichnung Rigas für Reval, die wohl dem ersten Viertel des 13. Jahrhunderts angehören wird. Hier liest man: »quicumque habens legitimam in sua patria et duxerit aliam in Revalia vel alias, si convictus fuerit, dabit X marcas argenti urbi vel precipitabitur de sede scuppestol¹. Wenn auch diese Strafe mehr »beschimpfender als schädigender Natur« ist, so paßt sie doch recht gut zu der drastischen Strafe, die in Lübeck auf Ehebruch steht².

Steht nun die Bedeutung des Wortes fest, so bleibt es für Frensdorff »noch immer fraglich, weshalb man gerade eine Strafart wählte, die außer dem lübischen und rigischen Recht keine der früher angeführten Gesetzgebungen so verwendet«. Wenn ich mich nicht irre, glaube ich das fehlende Bindeglied dieser Kette im flandrischen Rechte zu finden. In dem Keurbrief des Grafen Philipp von Flandern und Vermandois für Brügge, der etwa dem Jahre 1190 angehören wird, liest man folgende Bestimmung: »Quicumque scurram hospitaverit plus quam una nocte, si in crastino abscedere noluerit, poterit eum dominus in aquam pro-

in Österreich als schupfen und schütöpfen, in Schlesien als schuppen, ebenso in Thüringen. Üblicher und allgemein verbreitet ist heute die Weiterbildung schuppsen. — Dieses precipitium hat also nichts zu tun mit der in der späteren römischen Kaiserzeit angewandten Strafe des Praecipitierens. Interessant ist übrigens, wie Aurelius Augustinus die potestates Romanae gegen diesen Vorwurf in Schutz nimmt: »Ecce Marcus [? In einem dem 15. Jahrhundert angehörigen Druck der Königl. Bibliothek zu Berlin steht Marcellus] de petra praecipitatus est: ecce Donatus Bagaiensis in puteum missus est. Quando potestates Romanae talia supplicia decreverunt, ut praecipitarent homines? . . . Nam potestates Romanae nunquam talibus suppliciis usae sunt. Num enim non poterant occidere aperte? Sed illi qui se mortuos coli voluerunt famosorem mortem non invenerunt.« In Joannis evangelium tractatus CXXIV, tractatus XI, bei Migne, Patrologia latina Bd. 35, col. 1483 f.

¹ Vgl. den gen. Aufsatz von Frensdorff S. 34.

² Hach I 43, S. 198.

ficere absque forefacto¹. Diese Worte scheinen zunächst mit der Bigamie gar nichts zu tun zu haben; sie besagen nur, daß man einen Gaukler, den man nicht aus dem Hause loswerden kann, ungestraft schupfen darf. Nun zeigt aber gleich der nächste Paragraph, daß vor Gericht zu der Klasse der Gaukler auch gehören die Possenreißer, die Dirnen und anderes Gesindel: **Quicumque scurrae vel joculari vel meretrici aut alicui vago vestes suas ad nuptias dederit . . . convictus emendabit tres libras . . .**². Das geht auch daraus hervor, daß die beiden Paragraphen unter die gemeinsame Überschrift: *De scurris* gebracht sind. In Brügge also kommt die Strafe der Schupfe vor für eine Klasse von Leuten mit liederlichem, unmoralischem Lebenswandel, wozu auch die *meretrices* gehören. Da sich nun, wie wir später sehen werden, auch sonst ein Einfluß flandrischer Rechtssatzungen auf lübisches Recht nicht von der Hand weisen läßt, so ist es durchaus nicht unmöglich, daß man nach Brügger Muster die Strafe der Schupfe für den Bigamus, der ja auch unter jene Kategorie der moralisch Minderwertigen gehört, übernommen hat, um so mehr, als man auch sonst einen Hang zur drastischen Bestrafung geschlechtlicher Vergehen an dem lübischen Recht wahrnimmt.

Das Vergehen der Bigamie war keineswegs immer mit den gleichen Strafen bedroht. Wir wollen in chronologischer Reihenfolge, soweit eine chronologische Fixierung überhaupt möglich ist, die erhaltenen Rezensionen des lübischen Rechts daraufhin durchgehen. Der Freibrief und das lübische Fragment enthalten hierüber keine Bestimmung. Hierauf folgen drei weitere lateinische Kodizes, die Mitteilungsbriefe an Kiel (1232), an Oldenburg (1235) und Tondern (1243). Alle drei sind von Westphalen in einem Abdruck vereinigt. Sie enthalten übereinstimmend folgenden Artikel: **Si quispiam legitimam uxorem hic duxerit et alias legitimam habuerit et ipsam reliquerit, si de hoc convictus fuerit, posteriori renunciabit, et ipsa sui; ipsius autem cum qua ad consortium viri declinavit, excipiet substanciam, et insuper mediam substanciam viri percipiet; vir autem ob nequiciam facti sui X marchas argenti*

¹ Warnkönig II 1, U.B. Nr. 45, § 9, S. 85.

² Warnkönig II 1, U.B. Nr. 45, § 10, S. 85.

judici et civitati componet; quod si facere nequiverit, praecipitabitur¹. Todesstrafe tritt also nicht ein.

Nun weist aber Frensdorff nach, daß nur die Jahresangabe 1243 des Tondernschen Kodex unanfechtbar ist, und daß man überhaupt »als sichere Entstehungszeit lateinischer Kodizes des lübschen Rechts . . . nur die Jahre 1243—1263 gelten lassen« kann². Die Angaben der Einleitungsurkunden in den beiden anderen Redaktionen sind unhaltbar. Mithin fällt das früheste Auftreten einer Bigamiebestimmung in den lateinischen Statuten in das Jahr 1243.

Es folgt der angeblich dem Jahre 1240 angehörige deutsche Kodex. Er bestimmt: » . . . he schal dat wedden unde beteren mit sineme hoghesten, unde se scal nemen to vordele al dat gut dat se to eme ghebracht; vortmehr scal se nemen de helfte des mannes gudes³.« Wir haben bereits am Eingange dieser Untersuchung gesehen, daß »beteren mit sineme höghesten« unzweifelhaft die Todesstrafe bedeutet. Wie verträgt sich das aber mit der Angabe des Tondernschen Kodex von 1243? Die Widersprüche werden sich nachher noch häufen. Daß aber auch die Zeitgenossen in jenen Jahren im Zweifel gewesen sind, beweist eine Anfrage Elbings in Lübeck aus den Jahren 1246—1250, wie die Bigamie zu bestrafen sei: »Praeterea quidam articuli continentur in ipso libro, de quibus iudex nobiscum sepius contendit. Primus est: Si virorum quispiam legittimam uxorem hic duxerit et legittimam uxorem alias habuerit etc., si decem marcas habere non poterit, que sit pena compositionis?⁴«

Das nächste Zeugnis stammt aus dem Jahre 1254. Brokes führt in seinen *Observationes forenses* einen Artikel über Bigamie aus dem *Codex iuris Lubecensis, Ordini Teutonico in Livonia a. 1254 datus* an, wo es im Artikel 42, nachdem die übliche Teilung des Vermögens angegeben ist, heißt: » . . . de mann schall der stat beteren mit 10 marck suelvers, hefft he dat nicht, man schal ene werpen up den stupestoll⁵.«

¹ Westphalen III, Nr. 20, col. 628.

² Frensdorff, *Das lübische Recht nach seinen ältesten Formen*, S. 10—12.

³ Westphalen, Nr. 22, § 63.

⁴ L. U.B. I 165, S. 153.

⁵ *Observatio* 617, p. 741.

In einer Versammlung deutscher Ratsboten in Wismar, die in den Jahren 1260—1264 stattgefunden hat, wird die Todesstrafe für Bigamie festgesetzt. Der § 8 des Rezesses lautet: »Item si aliquis duxerit uxorem in aliqua istarum civitatum, et prima uxor supervenerit et postulaverit eum et possit hoc probare per testes ydoneos, quod sit legitimus ejus, decollabitur«¹. Das mit diesem Beschlusse eine Änderung des lübischen Rechts verbunden war, beweist die Einleitung, in der es heißt: »Ad audienciam vestram pervenire cupimus de arbitrio, quod discrecio proborum virorum cum deliberacione provida statuit in subsidium omnium mercatorum qui iure Lubicensi gaudent et reguntur«.

Ein Rezeß von 1265 wiederholt mit anderen Worten dieselbe Bestimmung; auch er ordnet an: »illi viro debet amputari capud«². Zu diesen beiden Rezessen gesellt sich ein dritter, der der Form nach fast durchgängig mit dem zweiten übereinstimmt. Nur zwei Artikel weichen von dem Rezeß von 1265 ab. Einer von diesen bezieht sich auf die Bigamie und bestimmt: hoc probato ipsa [scil. prima mulier] debet viro suo amputare caput . . .« Frensdorff weist nach, daß hierin bei genauerer Betrachtung »eine stärkere Annäherung an die alte Art gegen das Verbrechen zu reagieren, als an die neue, liegt«³. Denn durch diese Wendung ist »der Ernst und die Ausführbarkeit der Strafe abgeschwächt«. Theoretisch aber steht auch hier auf Bigamie durchaus der Tod.

Dazu steht wieder im schroffsten Gegensatze der gleich zu Anfang (S. 33) angeführte Artikel aus dem Danziger Mitteilungsbrief, der nur die Strafe des praecipitare kennt.

Die von den Hanserezessen verordnete Strafe findet sich auch im Hamburger Stadtrecht von 1270⁴, während sie in einer der ältesten Handschriften noch fehlt⁵. Nun gehört Hamburg zwar nicht zu den Städten, qui iure Lubicensi gaudent, »aber bei den mannigfachen und nahen Beziehungen, in denen Hamburg zu

¹ H.R. I 1, Nr. 7, § 8.

² H.R. I 1, Nr. 9, § 3.

³ Frensdorff, Zu den beiden ältesten hansischen Rezessen, Hans. Gschbl., Jahrg. 1883, S. 155 ff.

⁴ Lappenberg, Hamb. Rechtsaltert. I, Stadtrecht von 1270, X, § 6, S. 62.

⁵ Ebend. Einleit. S. LIX.

Lübeck und seinen Verbündeten stand, ist es nicht unwahrscheinlich, daß man bei der Statutenredaktion von 1270 auf den wenige Jahre zuvor gefaßten Beschluß der wendischen Städte, der dem Interesse aller diene, Rücksicht nahm¹.

Der deutsche Revaler Kodex von 1282 bestimmt im § 61 über den Bigamus: »de man schal oc beteren der stat unde deme richte sine bosheit mit tein marken sulvers; ne hevet he der nicht, men schal ene werpen in den schuppestul«². Dieser Kodex, den Hach noch nicht kannte, gehört zu denjenigen, »die man nach allen Anzeichen als die ältesten ihrer Gattung zu betrachten hat«³.

Der Artikel 9 in dem Kodex des Kanzlers Albrecht von Bardewiek stimmt wörtlich mit dem Kodex von 1240 überein. Auffallend ist, daß hier ursprünglich, und noch heute lesbar, die Strafe des Stupestols stand, die dann ausradiert und durch die Worte »beteren mit sime hoghesten« ersetzt wurden⁴.

Zum Schluß ist noch auf zwei ohne Jahreszahl überlieferte Kodizes hinzuweisen. Der erste ist der von Westphalen zum Vergleich mit dem Lübecker Kodex von 1240 herangezogene deutsche Kieler Kodex, den Westphalen willkürlich und mit Unrecht in das Jahr 1337 setzt. Hach weist vielmehr nach, daß er bedeutend älter sein muß⁵. Nachdem die übliche Geldstrafe angegeben ist, heißt es weiter: »ne hevet he de nicht, men schal enen setten up den schupe stoel, und schal ene wysen ut der stat«⁶.

Der zweite Kodex dieser Art ist der bei Brokes im Anhang abgedruckte Kodex I, der nach Hach wahrscheinlich auf eine sehr alte aber verloren gegangene Handschrift zurückgeht⁷. Trifft diese Vermutung Hachs zu, so haben wir hier eine der frühesten deutschen Fassungen des Artikels vor uns. Auch hier verliert der Schuldige die Hälfte seines eigenen Vermögens. Der Stadt und

¹ Frensdorff, Hans. Gschbl., Jahrg. 1871, S. 50.

² Frensdorff, ebend. S. 24. — v. Bunge, Quellen des Revaler Stadtrechts I C, § 61, S. 52.

³ Frensdorff, a. a. O., S. 24.

⁴ Hach II 9, S. 249 f.

⁵ Hach, Einleit. S. 77—79.

⁶ Westphalen III 22, § 63, col. 646, Anm. f.

⁷ Hach, Einleit. S. 87—89.

dem Richter hat er eine Wette von 10 M. zu zahlen, »heft he de nicht, men schal eme werpen in den stupp stull«¹.

Hier bleiben noch einige Schwierigkeiten aus dem Wege zu räumen. Zunächst fällt der Kodex von 1240 mit der von ihm angeordneten Todesstrafe aus dem Rahmen heraus. Nun hat aber Usinger in Kiel auf Veranlassung Frensdorffs festgestellt, daß auch hier, wie in dem Kodex von 1294, zuerst radiert und dann die Todesstrafe überschrieben worden ist. Wie Frensdorff wahrscheinlich macht, ist die Korrektur ziemlich spät nach den Hanse- rezessen zugefügt, sicher nach 1276².

Aber selbst wenn uns diese Tatsache nicht zu Hilfe käme würde der Kodex keine Schwierigkeiten machen. Frensdorff zeigt nämlich, daß er die Jahreszahl 1240 durchaus nicht zu Recht trägt. Er beruht auf dem für Elbing hergestellten Kodex, der in den Jahren 1260—1276 entstanden sein muß³, wird also wohl ebenfalls in jene Jahre gehören.

Nun bildet diese Redaktion mit dem Revaler Kodex und dem Kodex I bei Brokes eine zusammengehörige Gruppe⁴. Die beiden letztgenannten Vertreter dieser Gruppe bestrafen übereinstimmend die Bigamie mit der Schupfe. Ebenso ist es auffallend, daß der Kodex von 1294 ursprünglich die Strafe des schuppestuls angeordnet hat. Wenn im allgemeinen auch Analogieschlüsse zu verwerfen sind, so wird man doch, bei der Übereinstimmung der sämtlichen angeführten deutschen Redaktionen ohne Bedenken annehmen können, daß auch in dem Kodex von 1240 unter der Korrektur zunächst die Strafe des schupestuls gestanden haben wird. Die ursprüngliche Strafe, wie sie die lateinischen Statuten zeigen, ist dadurch hineingekommen, daß die Abschreiber ältere Redaktionen ausschrieben, ohne an die durch die städtischen Beschlüsse herbeigeführte Veränderung zu denken. Erst nachträglich wurde der Irrtum bemerkt und in den beiden in Lübeck verbliebenen Exemplaren, dem Kodex von angeblich 1240 und dem von 1294 abgeändert.

¹ Brokes, *Observat.* I, § 64, p. 9.

² Hans. Gschbl., Jahrg. 1871, S. 41 u. 43.

³ Frensdorff, *Das lübische Recht nach seinen ältesten Formen*, S. 67 u. 65. Schon dadurch verliert Brokes Angabe über einen Kodex von 1254 an Wert.

⁴ Frensdorff, a. a. O., S. 50.

In der Tat zeigt sich also in der Verschärfung der auf Bigamie stehenden Strafe ein Einfluß der gemeinsamen städtischen Beschlüsse; sehr fühlbar kann er aber nicht gewesen sein, das zeigen die eben besprochenen deutschen Kodizes aufs deutlichste.

Ähnlich verhält es sich mit dem lateinischen Kodex von 1263. Gesetzt, der Beschluß zu Wismar wäre vor 1263 gefaßt worden, wie ließe es sich dann erklären, daß unmittelbar darauf in einer offiziellen Redaktion des lübischen Rechts nun doch wieder die alte gelinde Strafe auftritt? Um diese Frage beantworten zu können, müssen wir zuvor das Verhältnis des Danziger Mitteilungsbriefes zu dem lateinischen Tondernschen Kodex ins Auge fassen. Ein Vergleich führt zu dem Resultate, daß der Kodex von 1263 im wesentlichen auf derselben Grundlage beruht, wie der angeführte Kodex für Tondern. Die Reihenfolge der Artikel stimmt in beiden Redaktionen mit wenigen Ausnahmen völlig überein. Die Artikel selbst zeigen nur ganz geringfügige Abweichungen im Text. Der Artikel über Vorsate steht im Kieler Kodex nahe dem Anfang¹, während er im Danziger Brief ziemlich am Schluß seinen Platz gefunden hat. Die Artikel: *de rixa seu dissensione* und *de baculando*² fehlen im Kodex von 1263, ebenso die Bestimmungen *de mortui presencia*, *de eo qui confitetur aliquid in iudicio* und *qui cogi possit ad duellum*³. Dagegen hat der Danziger Mitteilungsbrief 15 Artikel, vor allem Baubestimmungen, die dem Kieler Kodex fremd sind⁴. Bestimmungen über den Zoll stehen im Kieler Kodex den eigentlichen Rechtssatzungen voran, während der Danziger Mitteilungsbrief sie folgen läßt. Diese Abweichungen dürfen uns aber gegenüber der sonstigen durchgehenden Übereinstimmung nicht täuschen. Denn daß in den 30 Jahren, die zwischen den beiden Redaktionen liegen, das Stadtrecht sich weiter entwickelt hat, daß also der spätere Kodex einige Zusätze haben muß, ist eigentlich selbstverständlich. Zweifellos geht der Kodex von 1263 auf dieselbe uns unbekannte Grundlage zurück wie der von 1232. Die beiden Artikel über Bigamie (S. 33 und S. 35) stimmen wörtlich überein. So erklärt es sich, wie noch im Jahre 1263 in dem Artikel über Bigamie

¹ Westphalen III, Nr. 20, col. 625.

² Ibid. col. 625.

³ Ibid. col. 625.

⁴ Hach I 31, 33, 38, 60, 62, 90, 92—100.

die milde Strafe des praecipitare sich finden kann, selbst wenn die Versammlung zu Wismar vor 1263 stattgefunden hat. Jene Bestimmung würde durchaus nicht im Gegensatz zu dem Rezeß stehen, sondern als eine wörtliche, gedankenlose Abschrift aus einem früheren Kodex nur die ältere Behandlung der Bigamie widerspiegeln.

Eine tabellarische Übersicht dürfte hier am Platze sein:

1188	Freibrief Friedrichs I.: —
etwa 1227	Lübisches Fragment: —
1243	Lat. Tonderscher Codex: praecipitabitur.
zwischen, 1243	Lat. Codices für Kiel und Oldenburg: praecipitabitur.
—1263	
1257	Lat. Revaler Codex: Schupfe.
1260—1264	1. Hanserezeß: Todesstrafe.
1263	Danziger Mitteilungsbrief: praecipitabitur.
1265	2. Hanserezeß: Todesstrafe.
etwa 1265	3. Hanserezeß: Todesstrafe.
	Brokes I.:
1260—1282	{ Dtsch. Revaler Codex: } Schupfe.
	{ Dtsch. Codex bei Westphalen: zunächst Schupfe, dann verschärft in Todesstrafe.
1294	Codex des Albrecht von Bardewiek: zunächst Schupfe, dann Todesstrafe.

Ein Blick auf die Tabelle lehrt, daß die mildere Strafe das ursprüngliche gewesen ist und daß man erst allmählich zur Todesstrafe fortgeschritten ist¹. Schon Junghans deutet an, wo die Erklärung für diese Erscheinung zu suchen sei².

Die Verschärfung der Strafe steht im engsten Zusammenhang mit dem Aufblühen des Handels. Je mehr dieser sich entwickelte, um so häufiger kam es vor, daß ein Kaufmann Monate, Jahre lang über See und Sand der Heimat fern weilte, um so mehr wuchs also die Gefahr der Bigamie, um so häufiger wird sie

¹ Das zeigt auch ein nicht vor dem 15. Jahrhundert entstandener Codex für Reval. Er hat noch die Strafe des stupestoels. Am Rande aber steht von jüngerer Hand die Notiz: »Werden nu gestraffet bi eren frien hogesten«. Varianten zu II 9 bei Hach, S. 250. Eine lehrreiche Parallele für die allmähliche Verschärfung der auf geschlechtliche Vergehen stehenden Strafe liefert das dänische Recht. Das jütische Lov (II 16) bestraft Notzucht mit Friedlosigkeit. »Schon dies ist eine Steigerung gegenüber dem älteren Rechte und dem Inselrechte«. Von der Mitte des 13. Jahrhunderts ab finden wir für Notzucht die Todesstrafe. Hasse, Quellen des Ripen. Stadtr., S. 21.

² H.R. I 1, S. 4, Anm. 2.

auch tatsächlich vorgekommen sein. Die Forderungen, die man an ein gutes Gesetz stellen muß, nämlich daß sein Inhalt sich immer mit der Realität der Verhältnisse decke, ist hier in vollem Maße erfüllt. Und die Abänderung konnte in diesem Falle, wo die Motive, die ein Individuum zu jener ungesetzlichen Handlung verlocken konnten, so günstigen Boden fanden, nur in einer ganz empfindlichen Verschärfung der Strafe bestehen. Denn jede im Gesetze angedrohte Strafe hat den Zweck, als stärkstes Gegenmotiv in dem Individuum die von den Gesetzen gewünschte Entscheidung des Willens herbeizuführen.

Lappenberg ist der Ansicht¹, es müsse umgekehrt die Todesstrafe das ursprüngliche sein, weil »das mildere und ausgebildete Recht . . . neueren Ursprungs ist«. Die Tabelle zeigt, daß diese Theorie in diesem Falle nicht zutrifft. Den Rezeß zu Wismar, der seiner Hypothese Schwierigkeiten macht, will er deshalb »in die Zeiten Waldemars II. kurz vor 1227 setzen«; daß aber der Rezeß in die Zeit von 1260—1264 fallen muß, dafür sprechen die gewichtigsten Gründe².

Wenn er an derselben Stelle sagt: »Die Strafe des Schwerts in unserer Urkunde stimmt mit dem Sachsenspiegel II 13, § 5 überein«, so ist das ein handgreifliches Versehen. Die betreffende Stelle des Sachsenspiegels lautet: »Wer einen Mann schlägt oder fängt oder beraubt oder brennt sonder Mordbrand oder Weib oder Magd notzüchtigt und den Frieden bricht und in Ehebruch begriffen wird, dem soll man das Haupt abschlagen«. Hier liegt im Gegenteil ein tiefgreifender Unterschied des Sachsenspiegels gegenüber dem lübischen Recht. Lappenberg hat nicht scharf unterschieden zwischen Ehebruch und Bigamie. Während im Sachsenspiegel auf Ehebruch der Tod steht, tritt in Lübeck nur eine ehrenrührige, höchst drastische Strafe ein: »Si vir cum legitima alicuius deprehenditur, iuris est ut ipse ab ea per vicos civitatis sursum et deorsum trahatur per veretrum«³.

Über Notzucht findet sich, so weit ich sehe, in den ältesten Lübecker Statuten keine Bestimmung. Erst als vom 14. Jahrhundert

¹ Sartorius, Urkundl. Geschichte des Ursprungs der deutschen Hanse, ed. Lappenberg, II. Anhang, S. 731 f.

² H.R. I 1, S. 3 f.

³ Hach I 43, S. 198; ebenso Westphalen III 20, col. 626.

ab das lübische Recht mit dem Hamburger Recht, das ja in engem Zusammenhang mit dem Sachsenspiegel steht, vermischt auftritt, findet sich auch im lübischen Recht ein Artikel über Notzucht¹.

Fassen wir unsere bisherigen Resultate noch einmal in aller Kürze zusammen. Unsere ältesten Quellen, soweit sie mit Sicherheit datierbar sind, kennen jenes Vergehen nicht, wenigstens erwähnen sie es nicht. Von seinem urkundlichen Auftreten ab läßt sich eine fortschreitende Verschärfung der darauf stehenden Strafe von der Schupfe zur Todesstrafe konstatieren.

Stehen nun die Bestimmungen über Bigamie in Soest und Lübeck in einem Abhängigkeitsverhältnis zu einander? Wir haben bereits oben (S. 29 f.) gesehen, daß Soest lange vor dem Emporkommen Lübecks einen ausgedehnten überseeischen Handel aufzuweisen hatte; ferner haben wir feststellen können, daß in Lübeck erst mit dem Aufblühen des Handels eine Strafe für Bigamie auftritt und in dem Maße verschärft wird, als die ausgedehnteren Handelsreisen eine längere Abwesenheit von der Heimat bedingen. Ist so die Notwendigkeit eines Gesetzes über Bigamie in Städten mit überseeischem Handel gegeben, so ist durchaus anzunehmen, daß auch in Soest Bestimmungen hierüber vorhanden gewesen sind, und man kann, glaube ich, ohne Bedenken den Analogieschluß aussprechen, daß auch hier die gleiche fortschreitende Verschärfung der Strafe eingetreten sein wird wie in Lübeck. Ließe sich mit Bestimmtheit feststellen, was bei dem Mangel an Material nicht möglich ist, daß auch in Soest zunächst eine mildere Strafe die Regel gewesen ist, so könnte man die Entlehnung der betreffenden Satzungen aus dem Soester Recht als gesichert betrachten; aber auch so wird man an der Verwandtschaft der Bestimmungen über Bigamie in beiden Rechten kaum zweifeln können. —

In dem mehrfach genannten Rezeß findet sich auch eine Bestimmung gegen diejenige Person, die eine andere mit Unrecht zu Echtschaft, d. h. zur Ehe fordert: »Item si aliquis burgensis copulaverit filiam suam vel neptem viro aliquo, et alius dixerit eam esse legitimam suam, et hoc per testes ydoneos probare non possit, decollabitur«². Auch dieser Fall ist im lübischen Recht bereits vor

¹ Hach III, § 384, S. 533 f.

² H.R. I, Nr. 7, § 9, S. 5. Dasselbe bestimmt der Rezeß von 1265 ebend. Nr. 9, § 4, S. 6.

dem Hanserezeß vorgesehen. So bestimmt der deutsche Kodex bei Westphalen, daß derjenige, der seine Forderung vor Gericht nicht als berechtigt nachzuweisen vermag, 40 Mark Silber wetten soll, »heft he der nicht, he schal darumme eten in deme torne en half jar water unde brot, na deme halven jare schal men ene setten uppen kak, unde schal ene wisen ut der stat«¹. Eine mildere Strafe kennt der Codex I bei Brokes, welcher bestimmt: »de schal beteren X mark sulvers. Hefft he de nicht, men schal ene werpen in den sthupstoll, unde men schal ene uth der stadt werpen«². Wörtlich damit stimmt der deutsche Revaler Codex von 1282 überein³.

Der Artikel 12 in dem Codex des Albrecht von Bardewiek⁴ stimmt mit dem Codex von 1240 überein, hat also Geldstrafe von 40 M. oder Haft von 6 Monaten. Dagegen verfügt der Artikel 175 in demselben Kodex⁵ in Übereinstimmung mit den beiden eben genannten Redaktionen 10 M. Silber oder die Schupfe. Derselbe Dualismus findet sich auch in dem deutschen Göttinger Codex⁶.

Eine Einwirkung der städtischen Beschlüsse zu Wismar auf die lübischen Statuten ist also für diesen Fall nicht zu konstatieren.

Nun findet sich auch im Soester Recht ein Artikel gegen unrechte Forderung zur Echtschaft. Er lautet: »Wanne eynen manne eyn wif is gelovet, spreket en frouwe dem manne an, effte ein mann de frouwen an ehtschop, so wey des nicht vollenbringen mag, dey sall wedden dem raidte tein marck, onde ein foder wins...⁷«

Diese Artikel über unrechte Forderung zur Echtschaft stehen inhaltlich den Bestimmungen über Bigamie nahe. Einige der ältesten Lübecker Artikel zeigen die gleiche Geldstrafe wie die Soester Bestimmung; man kann also mit ziemlicher Sicherheit eine Entlehnung aus dem Soester Recht annehmen, Weiteres Licht fällt auf diese Verhältnisse, wenn man bedenkt daß sowohl über diesen Fall, als über die Bigamie, ferner auch über eine ebenfalls

¹ Westphalen III, Nr. 22, § 169.

² Brokes, Appendix I, § 2, S. 4.

³ Frensdorff, Hans. Gschbl. 1871, S. 44; v. Bunge, Quellen des Rev. Stadtrechts I C, § 2, S. 41.

⁴ Hach II 12, S. 252.

⁵ Hach II 175, S. 336.

⁶ Hach III 2, S. 380 u. 154, S. 426; hier druckt Hach fälschlich LX marken statt XL m. (Frensdorff, a. a. O., S. 48, Anm. 4.)

⁷ Seibertz III 719, § 160, S. 405.

dem Soester Recht entlehnte Bestimmung über den Loskauf von Gefangenen (s. unten S. 53 f.) auf dem Tage zu Wismar verhandelt worden ist. Es ist sehr wohl möglich, daß man hier unter Lübecker Einfluß einige Satzungen des Soester Rechts zum Gesetz für alle beteiligten Städte erhoben hat. Als weiteres wichtiges Moment kommt in Betracht, daß sich bei der Bestimmung über den Loskauf der Gefangenen in Soest eine wesentliche Verschärfung der Strafe konstatieren läßt, da das älteste Stadtrecht eine Geldstrafe festsetzt, die Schrae aber Leben und Gut des Verurteilten in die Hand des Rates gibt¹. —

Ob die Einrichtung der Vorsprecher in Lübeck² auf Soester³ Muster zurückzuführen ist, erscheint mir zweifelhaft. Denn die Vorsprecher, deren die Parteien sich bedienten, um den Gefahren (vare) zu entgehen, die der äußerst komplizierte Formalismus des Rechtsganges mit sich brachte, zumal da jedes unbedachte Wort bindende Kraft verlieh, waren im 13. Jahrhundert weit verbreitet⁴. Da ihre Stellung ihrer Aufgabe entsprechend überall eine ähnliche sein mußte, wird sich schwerlich feststellen lassen, ob überhaupt einem Stadtrecht ein besonderer Einfluß auf die Einrichtung der Lübecker Vorsprecher einzuräumen ist.

Wohl aber steht eine andere Einrichtung in dem lübischen Prozeßverfahren unter Soester Einfluß. In Lübeck besteht die Einrichtung, daß im Vogtgericht neben dem Richter zwei Ratleute sitzen, um eine unparteiische Rechtsprechung zu garantieren: «*Advocatus non debet presidere iudicio nisi duo de consilio sedeant iuxta eum ut audiant et videant ne alicui pauperi aut diviti iniuria fiat*»⁵. Die entsprechende Bestimmung in Soest lautet: »Vortmer sette wy dat to richtes tyden, wanner dey richtere sittet to richte, twey bederve manne van deme rayde sullen sytten bi deme rich-

¹ Auch hier wird die Verschärfung der Strafe mit dem Aufblühen des Handels in Zusammenhang stehen. Mit dem Wachsen des Vermögens der Kaufleute nahmen auch die Fälle überhand, in denen Wege-
lagerer Kaufleute festsetzten und nur gegen hohes Lösegeld freiließen,
was nicht nur für den Betroffenen, sondern auch für die Kommunen
eine beträchtliche Schädigung bedeutete.

² Hach II 215, S. 359 u. a.

³ Keutgen, Urk. 139, § 50, S. 143.

⁴ Vgl. Brunner, Grundzüge, S. 169.

⁵ Hach I 90, S. 213.

tere, dey eyne uppe de eynen syd, dey andere uppe de andern syd, unde seyn unde horen dat allermalkeme recht sche¹. Zum Grundstock der lübischen Statuten gehört diese Bestimmung vermutlich nicht, da sich in ihr schon eine starke Beschränkung der Vogtgewalt ausspricht². —

Als »die sichersten Kennzeichen der Herkunft und Verwandtschaft einer Rechtsquelle« bezeichnet Frensdorff »die dem ehelichen Güterrecht gewidmeten Normen«. Sie gewähren »die Möglichkeit da, wo keinerlei direkte Quellen zu Gebote stehen, dem Zusammenhang des Dortmunder Rechts nachzuforschen«³. So hat Schröder an der Hand des ehelichen Güterrechts die Verwandtschaft des Hamburger Rechts mit dem Dortmunder nachgewiesen⁴ und aus demselben Grunde den Einfluß des Soester Rechts auf das lübische Recht betont⁵.

Die westfälischen Städte zerfallen, vom Standpunkt des ehelichen Güterrechts aus betrachtet, in zwei streng von einander geschiedene Gruppen. Ihre hauptsächlichen Vertreter sind Soest einerseits, Dortmund andererseits.

Der Standpunkt der Soester Gruppe war: »Verwaltungsgemeinschaft mit statutarischer Erbportion bei kinderloser, allgemeine Gütergemeinschaft mit Halbteilung bei beerbter Ehe«⁶. Die Belege hierfür finden sich nicht im ältesten Stadtrecht; dessen Erbbestimmungen beschränken sich auf Gerade und Hergewäthe; sie haben beide in Westfalen noch bis ins 13. Jahrhundert gegolten. Da aber in kaufmännischen Betrieben das Geraderecht dem Manne leicht verhängnisvoll werden konnte, z. B. wenn er mit Bürsten, Kämmen, Leuchtern, Gebetbüchern, Gänsen und dergl. handelte⁷, so ist es in Lübeck beseitigt durch die Bestimmung:

¹ Seibertz III 719, § 12, S. 390.

² Vgl. Frensdorff, Stadtverf., S. 87.

³ Frensdorff, Dortm. Stat., Einl. S. CLXXXIII.

⁴ Schröder, Gesch. des ehel. Güterrechts in Deutschland. II. Teil: Das Mittelalter (1868—1874) II 3, S. 44 f.; ders. in Hist. Ztschr. 31, S. 309.

⁵ Schröder, Ehel. Güterr., S. 23; Hist. Ztschr., S. 309.

⁶ Ders., Hist. Ztschr. 31, S. 298.

⁷ Bei dem Tode der Frau fielen diese Gegenstände, da sie zu den persönlichen Ausrüstungsstücken einer Frau zählen, ihren Erben zu. Vgl. Schröder, Hist. Ztschr., S. 293 f. Eine Aufzählung der zur Gerade gehörenden Gegenstände bringt der Sachsenspiegel, Landrecht I 24, § 3, S. 183.

»Herewede et radhe singulariter nullatenus exhibentur, sed si quis proximus est heres et accipit hereditatem, percipiet simul et herewede et radhe«¹.

Die das eigentliche Güterrecht enthaltenden Artikel stehen in der Soester Schrae. Da sie aber »schon im 12. Jahrhundert nach Lübeck gewandert sind«², so ist das wieder ein Beweis, daß sie, obwohl nicht urkundlich überliefert, im 12. Jahrhundert schon in Soest gegolten haben müssen. Die Artikel der Schrae für den Todesfall bei unbeerbter Ehe lauten: »Hevet ein man, unse burghere, ein wif, ende stirvet dei vrowe sunder erven, dei man sal eren nesten erven den brutschat, den hei entfangen hevet, half weder gheven, darto so wat der vrowen van eren vronden ghegheven efte vorstorven is, dat sal hei oie half weder gheven, ane dat truve vingeren«³. Das Vermögen der Frau setzt sich demnach zusammen aus ihrem Eingebrachten, dem Brautschatz, und aus dem, was durch Schenkungen und Erbschaften dazugekommen war. Die Hälfte des so zusammengesetzten Vermögens fiel also beim Tode der Frau dem Manne, die andere Hälfte den nächsten Erben der Frau zu. Eine Errungenschaftsgemeinschaft bei unbeerbter Ehe existiert nicht; die eheliche Errungenschaft zählt allein zum Vermögen des Mannes. Beim Tode des Mannes gilt der folgende ergänzende Satz: »Stervet ein man, und let eine husfraue na sonder kinder, so moit dei frau des mans nehsten erven ein deling doin van allen nalaten gude, uitgescheden eren brutschat, und wat er insonderheit angefallen were, nimt si to voren afe«⁴.

Das Prinzip der Verwaltungsgemeinschaft spricht sich auch in einem dem Schuldrecht angehörenden Artikel aus, welcher bestimmt, daß der Mann verpflichtet sein solle, seiner in Schulden geratenen Frau mit seinem eigenen Vermögen auszuhelfen⁵.

Dieses Bild spiegelt sich im lübischen Recht Zug um Zug wider. Schon in den ältesten Stadtrechten liest man: »Si mulieri moritur vir suus et liberos pariter non habuerint, ipsa excipiet universas facultates, cum quibus ad consortium viri declinavit; dividet

¹ Hach I 12, S. 188; Brokes I 28, S. 6.

² Schröder, Ehel. Güterrecht II 3, S. 23.

³ Seibertz III 719, § 161, S. 405.

⁴ Seibertz III 719, artic. add. 2, S. 415.

⁵ Ebend. § 51, S. 393.

autem cum proximis heredibus viri quicquid facultatum superfuerit¹.

Entsprechend heißt es beim Tode der Frau: »Si viro moritur mulier ejus et pariter liberos non habuerint, vir refundit proximis heredibus mulieris dimidiam partem substantie quam acceperat cum muliere². Aus einem bei Pauli mitgeteilten Testament³ geht hervor, daß bei der Teilung des Vermögens dieselben Grundsätze herrschen wie in Soest. Auch hier gehörte zum Vermögen der Frau ihr Brautschatz, dazu alles, was sie während der Ehe geerbt hat. Der Rest, darunter die eheliche Errungenschaft, gehört zum Vermögen des Mannes⁴.

Auch in bezug auf beerbte Ehen gelten in Soest und in Lübeck gleiche Bestimmungen. So ordnet die Schrae an: »Stervet ein man und let nar eine husfraue und dartho echte kinder, wil sich de fraue dan verändern und wederum einen echten man nemmen; is der nalaten kinder dan nicht mehr dan ein, dem moit se alle eres selgen manns und ere samtlich nagelaten gut halff geven und halff behalden⁵. Sind mehr Kinder da, so muß sie $\frac{2}{3}$ herausgeben, $\frac{1}{3}$ behält sie. »Derglicken, wan ene fraue stervet und eynen man mit kinneren na let, wil sich de man dan verändern, so moit he alle tyt den kindern, er syn ein off mehr, dat samtlich nalaten gut halff geven und halff behalden⁶. Das lübische Recht bestimmt: »Si vir et mulier habent liberos, et alteruter premoriatur, substantia dividetur inter superstitem et liberos⁷. »Si viro moritur mulier sua et viro incumbit partiri cum pueris suis, ipse preanticipabit

¹ L. U.B. I 32, S. 39; Hach I 8, S. 187.

² L. U.B. I 32, S. 39. Hach I 9, S. 187; II 21, S. 257.

³ Pauli, Abhandlungen aus dem lübischen Rechte (4 Bände, Lübeck 1837 ff.) II 11, Anm. 19.

⁴ Dadurch daß die Teilungsquoten in den verschiedenen Stadtrechten ganz wesentlich voneinander abweichen, gewinnt dieses Kriterium für die Rechtsverwandtschaft nur an Zuverlässigkeit. Die Keure für Brügge von 1190 bestimmt z. B. folgende Erbteilung: »Quando alicuius uxor mortua fuerit sine liberis, debet illa pecunia dividi in octo partes; quinque partes habebit homo ex pignore et tres partes parentes uxoris mortuae . . .« Warnkönig II 1, U.B. Nr. 45, § 45, S. 89.

⁵ Seibertz III 719, art. add. 4, S. 415.

⁶ Ebend. art. add. 5, S. 415.

⁷ L. U.B. I 32, S. 39. Hach I 7, S. 186.

arma sua et formatas vestes suas; relique parcietur cum liberis suis¹.

Wenn in Soest in dem Falle, daß mehrere Kinder vorhanden sind, die Frau $\frac{2}{3}$ des Vermögens, der Mann aber nur die Hälfte herausgibt, so ist das eine Bevorzugung des Mannes, die dem lübischen Recht fremd ist. Von solchen Details abgesehen, sprechen aber beide Rechte den Grundsatz der Gütergemeinschaft mit Ein-schluß der ehelichen Errungenschaft bei beerbter Ehe mit völliger Klarheit aus.

Die völlige Gütergemeinschaft bei beerbter Ehe zeigt sich auch darin, daß der Mann nicht ohne Zustimmung der Frau und der Kinder Immobilien verpfänden oder verkaufen darf, außer wenn die Not dazu zwingt². Hier kann man einmal sehen, wie ein aus einer fremden Stadt übernommener Rechtssatz auf die neuen Verhältnisse nicht so recht paßt. In Westfalen hatte man die Bestimmung getroffen, weil »bei der reinen Naturalwirtschaft jener Zeit der eheliche Erwerb vorzüglich aus den Erträgen von Grund und Boden bestand, und jede von dem Manne vorgenommene Immobilienveräußerung also die Aussicht auf ferneren Erwerb schmälerte«³. Für die mercatores von Lübeck konnte dieser Satz nur untergeordnete Bedeutung haben.

In folgender Einzelheit stimmen beide Rechte völlig überein. Die Schrae ordnet an: »So war ein erve vorstirvet, dat alle deyghene, dey like sibbe dar to sin, sulen ghelike schichtinge dar van nemen, ande also manich persone so dar to ghehoret, so manighen gheliken deyl sal man dar af gheven«⁴. Dem entspricht die Lübecker Bestimmung: »Si quis liberorum moritur hereditabit alteri liberorum scil., et proportionaliter dividunt, sive sint juvenes sive senes«⁵.

Das Prinzip: uneheliche Kinder sind nicht erbberechtigt, haben beide Rechte gemein. Hart aber erscheint uns, wenn selbst ehelich geborene Kinder, die aber von unechtem Vater oder unechter Mutter stammen, nicht erbberechtigt sind. Auch hierin stimmen beide Rechte überein. Die betreffenden Stellen lauten, Lübeck:

¹ L. U.B., a. a. O. Hach I 13, S. 188.

² Hach I 15, S. 188.

³ Schröder, Hist. Ztschr. 31, S. 298.

⁴ Seibertz III 719, § 163, S. 406.

⁵ Hach I 7, 187. L. U.B. I 32, S. 39.

»Quicumque de concubina natus est hereditatem nullam percipiet«¹, »Suam vero hereditatem propinquoires sui percipient« fügt ein anderer Artikel hinzu². — Soest: »Were eyn man efte eyn wyf unnecht, winnet dey vort echte kindere, dey kinder, nochtan dat sey echte sin, so ne moghen sey nicht achterwort ghuyt ofte erve nemen, des de vader efte de moder nicht nemen mochten. Mer vorwort in der vortgangen lynien, also lange also echte sin, mughen sey don also echte lude«³. Die Bezeichnung concubina in dem Lübecker Artikel entspricht genau dem Soester unnecht wyf und bedeutet nur »echtlose Frau« im Sinne des Sachsenspiegels. Der Sachsenpiegel trifft im Landrecht I, 51 übrigens dieselbe Anordnung wie die beiden genannten Stadtrechte, wenn er bestimmt: »Echt man noch echt wif ne nimt ok unechtes mannes erve nicht«.

Dieser Zustand war durchaus nicht der ursprüngliche. Zur Zeit der Volksrechte besaß das vom Vater anerkannte, in einem öffentlichen Konkubinat erzeugte Kind ein beschränktes Erbrecht gegen den Vater. Das besteht in Flandern z. B. noch um die Wende des 12. und 13. Jahrhunderts. In dem Keurbrief des Grafen Philipp für Brügge (um 1190) heißt es: »Quidquid homo dat filio suo fornicario sine conditione, hoc post mortem ejusdem filii... etc.«⁴. Es ist nur dem Einfluß der Kirche zuzuschreiben, wenn die unehelichen Kinder in die Stellung der Rechtlosigkeit herabgedrückt wurden und ihr Erbrecht gegen den Vater verloren. Einige Rechte dehnten sogar die Stellung der von unfreien Mägden geborenen Bastarde auf die unehelichen Kinder (Winkelkinder, Hornunge) aus und entzogen ihnen dadurch auch den Anteil an dem mütterlichen Erbe⁵. Zu dieser Klasse von Rechten gehört, wie die angeführte Stelle zeigt, auch das Soester Recht. Daß auch das lübische Recht sich dem anschließt, ist ein weiterer Beleg dafür, daß das Soester Recht hierin als Quelle für das lübische anzusehen ist.

Interessant ist die Beobachtung, daß das römische Recht, nach welchem ein anerkanntes Konkubinenkind nach dem Tode eines Vaters, der weder eine Frau noch eheliche Deszendenz hinterläßt,

¹ L. U.B. I 32, S. 40.

² Hach I, 11, S. 187.

³ Seibertz III 719, § 172, S. 407.

⁴ Warnkönig II 1, U.B. Nr. 45, S. 86.

⁵ Vgl. Brunner, Grundzüge, S. 221 f.

zusammen mit der Mutter ein Sechstel des Vermögens erhält, in diesem Falle auch nach der Rezeption keinen Einfluß auf das Wohnheitsrecht hat gewinnen können. Eine Abhängigkeit des deutschen Rechts von den Justinianischen Bestimmungen findet sich hierin erst sehr spät. So erkennt das preußische Gesetz vom 24. April 1854, § 19 einem vom Erzeuger anerkannten unehelichen Kinde statt der Alimentation ein Sechstel des Nachlasses zu unter der Bedingung, daß der Erzeuger ohne Testament und ohne eheliche Deszendenz gestorben ist¹. —

In der Soest-Lübecker Gruppe galt also, um noch einmal zusammenzufassen, der Grundsatz: Verwaltungsgemeinschaft und Halbteilung des Vermögens bei beerbter Ehe.

Werfen wir nun noch einen kurzen Blick auf das eheliche Güterrecht der Dortmunder Gruppe, zu der, wie schon erwähnt, auch Hamburg gehört. Der scharfe Gegensatz dieser Gruppe zur Soester liegt darin, daß in Dortmund allgemeine Gütergemeinschaft, auch bei unbeerbter Ehe, besteht. Dieser Grundsatz steht unter Einwirkung teils altwestfälischen Rechts, teils des flämischen und niederrheinischen Prinzips allgemeiner Halbteilung².

Die absolute Halbteilung bei unbeerbter Ehe findet ihren Ausdruck in dem Satze: »Haben ein Mann und eine Frau in echter Ehe gelebt und haben sie keine echte Kinder zusammen gehabt, so soll, stirbt einer von ihnen, das Vermögen, das sie zusammen gehabt haben, der Überlebende zur Hälfte behalten und die andere Hälfte sollen des Toten nächste Erben haben«³.

Da auch in Soest und Lübeck bei beerbter Ehe das Prinzip der Gütergemeinschaft und Halbteilung herrscht, so gelten hierin natürlich in beiden Gruppen die gleichen Vorschriften. Die betreffende Stelle aus den lateinischen Dortmunder Statuten lautet: »Beschreitet einer von zwei Ehegatten den Weg alles Fleisches, so soll der Überlebende, wenn sie Kinder haben, diesen die Hälfte seines gesamten Vermögens überlassen, die andere Hälfte kann er, wenn er eine neue Ehe eingeht, dem Gatten geben«⁴.

¹ Ed. Heilfron, Deutsche Rechtsgeschichte, Berlin 1896, S. 447 f.

² Schröder, Ehel. Güterrecht II 3, S. 43.

³ Frensdorff, Dortm. Stat., Nr. 67, S. 125, aus dem Dortmunder Urteilsbuch, das wohl Ende des 13. oder Anfang des 14. Jahrhunderts aufgezeichnet ist.

⁴ Ebend. I 15, S. 28 f.

Die aus dem ganzen Prinzip folgende Konsequenz, daß von dem Erbgut ohne Zustimmung der Erben nichts veräußert werden darf, findet sich in Dortmund sowohl wie in Soest-Lübeck. Sie lautet in Dortmund: »Si etiam bene sanus est corpore, non potest vendere vel alienare hereditatem suam sine consensu heredum«¹, in Lübeck: »Hereditaria bona . . . nemo potest impignorare, vendere vel dare sine heredum conniventiam«². Doch darf man aus solchen Berührungspunkten nicht etwa auf eine, wenn auch entfernte Verwandtschaft der beiden Gruppen schließen. Ihr charakteristisches, unterscheidendes Merkmal liegt in der Behandlung des ehelichen Güterrechts bei unbeerbter Ehe. Das lübische Recht zeigt sich hinsichtlich des ehelichen Erbrechts ohne Zweifel als Epitomator des Soester Rechts.

Viertes Kapitel.

Die Verwandtschaft des lübischen Rechts mit dem Dortmunder Recht.

Obwohl so das Dortmunder Recht hinsichtlich des ehelichen Güterrechts in entschiedenem Gegensatz zum lübischen Recht steht, ist es doch in anderen Punkten grundlegend für die lübische Rechtsbildung gewesen. Einwände wegen des Alters der Dortmunder Statuten lassen sich nicht erheben. Die Existenz des Ortes ist schon seit dem Ende des 9. Jahrhunderts nachweisbar³. Marktrechte wurden ihm schon im 10. Jahrhundert verliehen. Das älteste Privileg Friedrichs II. vom 1. Mai 1222, erneuert 1236, beruft sich auf Privilegien Konrads III. und Friedrichs I.: »privilegia ab ipsis progenitoribus nostris Conrado et Friderico imperatore, avo nostro, innovantes«⁴. Die älteste ausführliche Aufzeichnung, ein Mitteilungsbrief des Dortmunder Rechts für die von Bischof Heinrich von Kurland und den Brüdern vom deutschen Hause erbaute Memelburg, gehört etwa dem Jahre 1252 an⁵. Daß die Satzungen

¹ Frensdorff, Dortmund Stat. I 14, S. 28.

² Hach I 4, S. 186. Mehrere Kodizes haben preter; dort ist also der Akkusativ gerechtfertigt.

³ Frensdorff, Dortmund Stat., Einleit. S. VI.

⁴ Rübél, Dortmund U.B. I 1, 74, S. 27.

⁵ Frensdorff, Dortmund Stat., S. CLXV, abgedruckt ebend. als I. Latein. Statuten.

längst vor der Kodifikation gegolten haben, und also wohl auf das lübische Recht eingewirkt haben können, bestätigt auch Frensdorff, wenn er von dem Rechtsstoff spricht, »der in Dortmund selbst schon damals vorhanden sein mußte, . . . weil eine mehr als zweihundertjährige Rechtsübung und Rechtsprechung ein reiches Material mit Notwendigkeit erzeugt haben wird«¹. Frensdorff nimmt weiter an, daß vor dieser Kodifikation von 1252 schon eine ältere, nicht erhaltene Zusammenstellung der Statuten zu eigenem Gebrauch der Stadt vorhanden gewesen ist².

Ich führe zunächst einige Fälle an, in denen lübische Satzungen ebensowohl unter Einfluß des Soester, wie des Dortmunder Rechts stehen können. Eine Entscheidung für das eine oder das andere wird nicht immer möglich sein, wenn ich auch eine Einwirkung der Dortmunder Statuten in der Mehrzahl der Fälle, im ersten Fall jedoch den Einfluß des Soester Rechts für wahrscheinlicher halte.

Hierher gehört die Anordnung, daß ein in Gefangenschaft geratener Bürger sich nicht mit seinem Gute auslösen lassen darf; sie findet sich in allen drei Stadtrechten. Ich führe zunächst die Belege an.

Ältestes Soester Stadtrecht: »Statuimus . . . quod si quis burgensis noster pro bonis suis auferendis capiatur, nulla redemptio pro ipso vel ab ipso capto vel ab aliquo ipsius cognato detur; quod si fecerit et convictus fuerit, decem m. burgensibus et carratam vini vadiabit, iudicium terciam partem habebit«³. Die Schrae verschärft die Strafe erheblich, indem sie Leben und Gut des Zuwiderhandelnden in die Gewalt des Rates gibt⁴. In den Dortmunder Statuten heißt es: »Cum aliquis burgensis noster captivatur, statim cum consules intelligunt eum esse captum, vadunt ad domum suam et accipiunt claves suas et . . . claudunt omnia . . ., quia nemini burgensi licet se redimere; si se redimit, omnia bona sua sunt in potestate burgensium«⁵. In Lübeck findet sich eine entsprechende Bestimmung in dem deutschen Codex bei West-

¹ Ebend. Einl. S. CLXXII.

² Ebend. S. CLXXII.

³ Keutgen, Urk. 139, § 51, S. 143.

⁴ Seibertz III 719, § 127, S. 400.

⁵ Frensdorff, Dortm. Stat. I, § 33, S. 36.

phalen: »Wert ienich borgher van Lubeke ghevangen buten orleghe de ne mach sic nicht lösen mit jeneme gude noch neman van siner weghene, (loset he sic oder iement van siner weghene¹) sin lif unde sin gut licht in der stades wolt; dat licht aver in deme rade, wat se darbi don willen«². Auch der bereits erwähnte Städterezeß zu Wismar hat sich mit dieser Frage beschäftigt. In den Beschlüssen liest man die Anordnung: »Item si aliquis burgensis captus fuerit nullis bonis debet redimi, sed mittetur ei cingulus suus et cultellus«³.

Die Bestimmung ist offenbar gegen die Ritter in der Nachbarschaft der Städte gerichtet, die eine ganz einträgliche Erwerbsquelle darin finden mochten, Bürger in Gefangenschaft zu setzen und nur gegen ein hohes Lösegeld freizulassen.

Ein Vergleich der oben angeführten Belege ergibt, daß der Lübecker Artikel von 1240 genau mit der Bestimmung der Schrae übereinstimmt. In beiden liegt das Leben und das Vermögen dessen, der sich loskauft in der Gewalt des Rates, während nach ältestem Soester Recht nur eine Geldstrafe, nach Dortmunder Recht Vermögensverlust eintritt. Nichts hindert uns, in diesem Falle das Soester Recht als Quelle für das lübische anzusehen; denn von der Aufzeichnung der ältesten Soester Statuten um 1120 bis zur Rezeption Soester Satzungen in Lübeck kann der Artikel sehr wohl verschärft worden sein. Und daß Bestimmungen der Schrae den Rechtszustand des 12. Jahrhunderts widerspiegeln können und in zahlreichen Fällen wirklich widerspiegeln, haben wir wiederholt beobachtet. —

In Lübeck besteht das Verbot, Immobilien an Kirchen zu ver machen: »Nemini siquidem licet immobilia sua conferre ecclesiis, quin vendat pro argento et illud conferat illis«⁴. Genau dasselbe besagt die Dortmunder Bestimmung: »Nemo potest legare vel eciam dare ecclesiis vel claustris aliquam hereditatem vel aliqua bona immobilia . . ., denarios potest dare, si vult et quot vult«⁵. Hier-

¹ Zusatz bei Hach II 211, S. 357.

² Westphalen III, Nr. 22, § 215, col. 666.

³ H.R. I, Nr. 7, § 3, Nr. 4. Durch die Übersendung von Gürtel und Messer wollte man dem Gefangenen zu verstehen geben, er möge sich selber helfen.

⁴ L. U.B. I 32, S. 41 u. Hach I 26, S. 192.

⁵ Frensdorff, Dortm. Stat. I 27, S. 33.

durch wollte man offenbar verhindern, daß die Kirchen ausgedehnten Grundbesitz in der Stadt anhäuften. Auch in Soest huldigte man diesem Prinzip. So bestimmt ein Artikel der Schrae: »So en sal neyn man efte vrowe ere ghuyt, dat binnen der veltmarke ghelegen is, vorkopen efte vorgheven in geystlike noch in geste hande«¹. In dem Grundgedanken stimmen die drei Stadtrechte überein. Während aber die Lübecker und die Dortmunder Bestimmungen sich auf testamentarische Vermachungen beziehen, gilt die Soester ganz allgemein für Immobilial-Veräußerungen. Da sich auch sonst die Form der Lübecker Fassung genau der Dortmunder anschmiegt, so wird man sich wohl für den Einfluß des Dortmunder Rechts entscheiden.

Das Prinzip, Immobilien dürfen den Kirchen nicht zugewendet werden, ist übrigens in deutschen Stadtrechten weit verbreitet, wenn man sich auch nicht überall derselben Mittel bediente, um es durchzuführen. So durfte in Brüssel eine Liegenschaft zwar einer Kirche testamentarisch vermacht werden, aber der Erbe war verpflichtet, sie binnen Jahresfrist nach dem Tode des Erblassers für eine vorher festgesetzte Summe von der Kirche zurückzukaufen, so daß auch hier in der Tat auf testamentarischem Wege keine Immobilien an Kirchen fallen konnten. Die Bestimmung lautet: »Nullus conferat hereditatem suam jacentem sub jurisdictione oppidi Bruxellensis ecclesiae vel domus religiosae, nisi sub certa pecunia, pro qua heres tenebitur redimere dictam hereditatem infra annum; si vero infra annum non redimeretur dicta hereditas, vendetur, et ecclesia vel domus religiosa pecuniam sibi assignatam inde recipiet, nec ultra annum dictam hereditatem ecclesia vel domus religiosa detinere poterit nec alius nomine suo«². —

Soest ist aus sechs oder sieben einzelnen Bauerngemeinden zusammengewachsen. Die richtende Tätigkeit wurde in ihnen ursprünglich von den Bauermeistern, den burrichtere, ausgeübt. Als dann die Stadt eine einheitliche Verfassung erhielt, verloren damit

¹ Seibertz III 719, § 119, S. 399.

² Warnkönig, Von der Wichtigkeit usw., Diplom. Anhang III 43, S. 63 f. Ebenso bestand das Verbot in Ypern: Urkunde Guidos von Flandern von 1294 (. . nule maison de religion . . a le loy aquisissent en nostre terre de Flandre fiefs, rentes, terres, heritages . . .) bei Warnkönig, Flandrische Staats- u. Rechtsgesch. II 1, U.B. Nr. 97, S. 180.

auch die Burrichter ihre Bedeutung für die Rechtsprechung. Man ließ ihnen nur eine gewisse niedere Gerichtsbarkeit. Sie waren zuständig für Maßvergehen und für Schuldklagen bis zu 6 Pfennigen: »Similiter et prefati burrichtere ibidem de debitis sex denariorum cuilibet iudicare tenentur«¹. Ihre Tätigkeit übten sie in den Versammlungen der Sondergemeinden, den »thy«, aus².

Auch Dortmund ist »aus der Vereinigung mehrerer Bauerschaften entstanden«, an deren Spitze je zwei Burrichter standen³. Irgendwelche Gerichtsbarkeit, wie in Soest, fiel ihnen aber nicht zu⁴. Trotzdem war auch hier von der höheren Gerichtsbarkeit eine niedere abgezweigt, die von einem besonderen Beamten, dem preco oder Fron, verwaltet wurde. Seine Zuständigkeit war beschränkt auf Vergehen, die mit einer Geldstrafe bis zu 5½ Pfennigen bedroht waren⁵. Neben der Ausübung der niederen Gerichtsbarkeit lag ihm auch die Vorladung zu den Gerichtssitzungen und die Festnahme von Personen ob. In diesem Sinne kennt auch das älteste Soester Stadtrecht den preco⁶, Gerichtsbarkeit aber steht ihm hier nicht zu.

Das lübische Recht stimmt in der Behandlung der niederen Gerichtsbarkeit weit mehr mit dem Dortmunder, als mit dem Soester Recht überein. Die Burrichter kennt man hier nach der Verfassung von 1163 nicht mehr, wohl aber findet sich der preco. Er hatte, genau wie der Dortmunder und Soester, die Ladungen zu den Terminen auszurichten; ferner aber stand ihm, wie dem Dortmunder, die Ausübung der niederen Gerichtsbarkeit bis zu 6 Pfennigen zu: »Preco de sex denariis iudex erit et non amplius, sed nuncius est civitatis et iudici etiam subditus erit«⁷. Eine Einwirkung des Soester Rechts ist auch hier nicht als unmöglich zu bezeichnen. Man hätte sich dann den Hergang so zu erklären, daß man in Lübeck die Teilung in höhere und niedere Gerichtsbarkeit

¹ Keutgen, Urk. 139, § 62, S. 144.

² » . . burrichtere in suis conventionalibus quod vulgo thy dicitur iudicare tenentur.« Keutgen, Urk. 139, § 61, S. 144.

³ Hegel, Städte und Gilden II, S. 363.

⁴ Frensdorff, Dortmund. Stat., Einl. S. LI.

⁵ »Preco tantum de sexto dimidio denario poterit iudicare, Frensdorff, Dortmund. Stat. I 6, S. 23.

⁶ Keutgen, Urk. 139, § 54, S. 143.

⁷ Hach I 56, S. 203.

beibehalten wollte und sie, da die Burrichter hier nicht mehr vorhanden waren, dem *preco* übertragen hätte. Der Lübecker *preco* hätte dann die Funktionen des Soester *preco* und Burrichter in sich vereinigt. Nun wissen wir aber aus dem Zeugnis Detmars, daß bis zum Jahre 1163 in Lübeck die Burrichter sicher vorhanden waren¹. Wäre man also dem Soester Muster gefolgt, so müsste man doch erwarten, daß man den Bauermeister beibehalten und ihm die Ausübung der niederen Gerichtsbarkeit überlassen hätte. Das tat man aber nicht. Wie in Dortmund, wo ebenfalls die Burrichter vorhanden waren, fiel die niedere Gerichtsbarkeit dem *preco* zu; nur ging man in Lübeck, da man nicht an eine so lange historische Entwicklung anzuknüpfen brauchte, noch einen Schritt weiter, indem man die Burrichter gänzlich abschaffte. Wahrscheinlicher und natürlicher ist zweifellos die Ableitung aus dem Dortmunder *preco*, der genau dieselbe Stellung einnimmt wie der Lübecker. Zwingende Beweise aber für diese oder jene Entscheidung lassen sich, wie häufig bei einer solchen Materie, nicht beibringen. —

In Soest hat man gegen Überfall folgende Bestimmung erlassen: »*Si quis concivi suo insidias tetenderit vel vi domum ipsius appecierit et convictus fuerit, decem m. et carratam vini vadiabit*«². Diese Anordnung ist in Dortmund und, wie sich nachher zeigen wird, auch in Lübeck mit einer genaueren Definition der Vorsätzlichkeit verbunden. So heißt es in Dortmund: »*Si aliquis burgensis noster . . . minatur . . . verbis alteri burgensi . . . et mine quas prius fecerat, que vulgo vorsathe dicuntur, per testes qui audierant probari poterunt, reus solvet decem marcas . . . et sex amas vini, quod teutonice eyn vuder wines nuncupatur. Eadem pena punitur qui alium baculare presumit*«³. Der entsprechende Satz der Lübecker Statuten lautet: »*Vorsate probari potest ubicumque aliquis alii insidiatur in platea et si aliquem ibidem capillaverit . . . si ante discordaverunt et hoc per bonos viros . . . probari possit, et inde vadiabit . . . plaustratam vini et decem marcas*

¹ Do weren to Lubeke nicht den buremeystere; de helden den dink to rechte, also in eynem dorpe«. Hamb. Hndschr., S. 20 f. u. Lüb. Hndschr., S. 249.

² Keutgen, Urk. 139, § 23, S. 141.

³ Frensdorff, Dortmund. Stat. I 13, S. 27 f.

argenti¹. Die gleiche Strafe trifft den, »qui alium bacula-verit«, wie die älteste lateinische Rechtsaufzeichnung lehrt². Im Prinzip stimmen also die drei Stadtrechte überein; sogar das Strafmaß ist überall das gleiche, was sonst höchst selten der Fall ist³. Auch hier ist die Entscheidung, ob nun das Soester oder das Dortmunder Recht das lübische influenziert habe, schwierig. Ich glaube aber, man hat dem Dortmunder Recht den Vorzug zu geben. Denn in Soest gilt der Artikel ganz allgemein, in Lübeck aber ist wie in Dortmund sein Inkrafttreten bedingt durch erwiesene Vorsätzlichkeit. Bemerkenswert ist außerdem, daß in Dortmund sowohl wie in Lübeck das baculare noch besonders hervorgehoben wird⁴. Auch im Soester Recht begegnet der Begriff der Vorsate. So ordnet die Schrae an, daß derjenige, der einen anderen »mit vorsate huys soket« und binnen seiner Were schlägt, seinen Hals verwirkt habe⁵. Hierin liegt nun ein weiteres Argument dafür, daß der Lübecker Artikel über Vorsate dem Dortmunder Recht entstammt. Denn Soest verbindet den Begriff der Vorsate mit der altgermanischen Heimsuche⁶, wie sie in der angelsächsischen hamsocne und in der *lex Saxonum* auftritt, wo ebenfalls der, der einen anderen in seinem Hause aufsucht und verwundet, mit dem Tode bestraft wird. Nur bei der Heimsuche⁷ also kennt das Soester Recht die Vorsate, während das Dortmunder und Lübecker Recht jeden vorbereiteten Überfall mit der Strafe der Vorsate belegt. —

Haben wir vorhin an der Hand des ehelichen Güterrechts eine unzweifelhafte Rechtsverwandtschaft zwischen Soest und

¹ Hach I 91, S. 213.

² L. U.B. I 32, S. 41 Mitte.

³ Daß die Wette von 10 M. und einem Fuder Wein nicht die Strafe für das eigentliche Vergehen, sondern nur die Zusatzstrafe für die Vorsätzlichkeit ist, zeigt Frensdorff, Stadtverf., S. 148 f.

⁴ Vgl. über das baculare Westphalen III, Nr. 20, col. 625 und v. Bunge, Quellen des Revaler Stadtrechts I A, § 30, S. 12.

⁵ Seiberts III 719, § 23, S. 391.

⁶ Vgl. Lappenberg, Hamb. Rechtsaltert. I, Einl. S. L.

⁷ Auch nach Braunschweiger Recht steht die Todesstrafe auf Heimsuche, Br. U.B. I, Nr. 2, § 8, S. 5. In flandrischen Rechtsquellen ist sie sehr häufig: Keure für Brügge (1304), Warnkönig II 1, U.B. Nr. 65, § 28, S. 123, Keure für Sleydinge und Westeldonck (1268), ebend. U.B. Nr. 34, §§ 30 u. 31, S. 61, Keure für die Bewohner des Landes Veurne § 13, ebend. II 2, U.B. S. 74.

Lübeck feststellen können, so wird uns jetzt das Strafrecht dazu verhelfen, in diesem Punkte ein Gleiches für Dortmund und Lübeck nachzuweisen. Vorhin zeigte es sich, das trotz des fundamentalen Gegensatzes zwischen Dortmund und Lübeck eine Seite der Materie übereinstimmte, nämlich die Behandlung des ehelichen Güterrechts bei beerbter Ehe. Ebenso finden wir im Strafrecht, daß trotz eines prinzipiellen Gegensatzes teilweise in beiden Rechten Übereinstimmung herrscht, nämlich in der Behandlung von Totschlag und Körperverletzung. Und ebenso, wie sich vorhin neben den in Soest und Dortmund gemeinsam geltenden Bestimmungen die für Soest charakteristischen in Lübeck wiederfanden und so für das eheliche Erbrecht die Abhängigkeit Lübecks von Soest erwiesen, so verbürgen im Strafrecht die für Dortmund eigentümlichen und in Lübeck wiederkehrenden Satzungen hierin die Verwandtschaft zwischen Dortmund und Lübecker Statuten.

Das Mittelalter teilte die strafbaren Handlungen nach den darauf stehenden Strafen ein in Ungerichte und Frevel. Unter dem Begriff Ungerichte faßte man alle die Strafen zusammen, auf die zu Hals und Hand gehende Strafen, d. h. Todesstrafe und Verstümmung standen. Frevel waren leichtere Vergehen, die zu Haut und Haar gehende Strafen, oder eine Buße oder Wette nach sich zogen. Die Grenze zwischen Ungerichten und Freveln war nicht überall scharf gezogen. Es geschah nicht selten, daß ein Stadtrecht eine Handlung zu den Ungerichten zählte, die in einem anderen unter die Frevel fiel¹; dort trat die Todesstrafe ein, hier kam der Übeltäter mit einer körperlichen Züchtigung davon. Gerade diese Abweichungen sind der Forschung nach Rechtsverwandtschaften günstig.

Die Gerichtsbarkeit über geringe Diebstähle bis zu 12 Pf. stand in Soest dem Burrichter zu, fiel also unter die niedere Gerichtsbarkeit². Wo es sich um Gegenstände von höherem Werte handelte, war die höhere Gerichtsbarkeit zuständig, und hierbei wurde eine Wertschätzung, so weit wir sehen, nicht mehr vorgenommen, sondern

¹ Brunner, Grundz. d. deutsch. Rechtsgesch., S. 165.

² »Quod si alicui civium ad estimationem XII d. sublatum fuerit, hoc hii qui dicuntur burrichtere in suis conventionalibus quod vulgo »thye« dicitur iudicare tenentur.« Keutgen, Urk. 139, § 61, S. 144.

auf Diebstahl über 12 Pf. stand die Todesstrafe. Denn in der Schrae heißt es: »Wey bi slapender tyt in eynes mannes huys gheyt, unde sin ghut mit ghewalt efte stilllike niemet, weyrt hey des vorwunnen, den sal man doden«¹.

Irgendwelche detaillierende Zusätze finden sich weder im alten Stadtrecht noch in der Schrae. Diebstahl soweit er von der höheren Gerichtsbarkeit abgeurteilt wurde, gehörte also in Soest ohne Rücksicht auf den Wert des gestohlenen Gegenstandes unter die Ungerichte².

Anders in Dortmund. Hier ist von einer Gerichtsbarkeit des *preco* in Diebstahlsachen nirgends die Rede; Diebstahl gehört also, und hierin liegt vor allem der scharfe Gegensatz zu Soest, immer vor das Forum der höheren Gerichtsbarkeit. Der Gegenstand wird nach seinem Werte abtaxiert, und davon hängt es ab, ob die Tat zu den Ungerichten oder den Freveln gerechnet wird. Nur wenn der Gegenstand mehr wert ist als einen halben *ferto*³, treten die auf Ungerichte stehenden Strafen in Kraft. Der Artikel lautet: »Si aliquis deprehenditur infra muros nostros cum furto, quod valet dimidium fertonem, suspenditur; si minoris valoris est, scopis punitur, ad buccas uritur et crines sui per medium caput suum forpice tonduntur«⁴. Hieraus schließe ich, daß dem *preco* in Diebstahlsachen keine Gerichtsbarkeit zustand. Er durfte wohl zu Geldstrafen bis zu 5½ Pf. verurteilen, aber daß er zu Haut und Haar gehende Strafen verhängt habe, wird nirgends überliefert. Genau so verfährt man in Lübeck. Auch hier hat der *preco* mit Diebstahlsachen nichts zu tun, wie die gleiche Erwägung zeigt. Der Artikel lautet: »Si quis cum furto deprehensus fuerit et furti taxationem excesserit videlicet fertonem, pena suspendii fur obnoxius erit. Si vero furti

¹ Seibertz III 719, § 24, S. 391. Keutgen, Urk. 139, § 24.

² Die Wertgrenze von 12 Pfennigen kommt auch sonst vor. So heißt es in der *Forma pacis villae de Hulpe* von 1230: »Si quis de furto duodecim denariorum vel amplius per scabinos convictus vel confessus fuerit, debet suspendii«. Warnkönig, Von der Wichtigkeit usw., Diplom. Anhang Nr. 4, § 12, S. 67.

³ *Ferto* = ¼ von einer Mark, aber auch von einem Schilling, ja von einem Pfennig; hier, wie auch unten, ist wohl sicher ¼ M. darunter zu verstehen.

⁴ Frensdorff, Dortmund. Stat. I 11, S. 26.

estimacio minoris precii fuerit sicut vulgo solet dici, fur verberabitur et tondebitur¹.

Die beiden Artikel stimmen nicht nur in den Tatsachen, sondern sogar in der Satzkonstruktion völlig überein; auch Anklänge im Wortlaut sind nicht zu verkennen. Daß in Dortmund die Strafe breiter ausgemalt ist, darf uns nicht verwundern. Diese Neigung zur Weitschweifigkeit findet sich auch sonst im Dortmunder Recht; man denke nur an den Satz, der die Strafe für zankende Weiber festsetzt², und an den anderen, der bis in die kleinsten Einzelheiten den Anzug bei Zweikämpfen vorschreibt³, während die Lübecker Statuten sich dadurch auszeichnen, daß sie selten ein Wort zu viel sagen.

Jeder Zweifel aber wird unmöglich, wenn man weiter betrachtet, wie man mit dem gestohlenen Gut verfuhr. Nach beiden Rechten wird das einem Dieb abgejagte, einem Bürger gehörige Gut diesem unversehrt wiedergegeben. Gehört das gestohlene Gut aber einem Fremden, so fällt dem Vogt $\frac{1}{3}$ davon zu. Dortmund: »Si furtum est alicuius burgensis nostri, tunc iudex in eo nullam penitus habet portionem; si ad extraneum pertinet et si fur ad mortem dampnatur, actor duas partes de furtivis recipit et iudex de tercia parte ratione sui officii se intromittit⁴. Lübeck: »Wert aver eme verstolen gut afgejaget, es et unses borgeres, deme schal ment allé ganz weder geven, es et enes gastes, de voget schal nemen dat dridde del, de twe del schal nemen de gene, deme it gestolen was⁵.

Ganz bedeutungslos scheint mir der Einwurf zu sein, daß die beiden Rechte in der Bestimmung der Wertgrenze nicht völlig übereinstimmen, daß das Dortmunder Recht einen halben, das Lübecker Recht einen ganzen fertio angibt. Die im allgemeinen nicht häufige Bezeichnung fertio weist gerade auf eine Verwandtschaft hin. Viel wichtiger und von grundlegender Bedeutung sind die prinzipiellen Übereinstimmungen in einer so wesentlichen Frage des Strafrechts.

¹ Hach I 37, S. 196.

² Frensdorff, Dortmund. Stat. I 31, S. 34 f.

³ Ebend. I 25, S. 33.

⁴ Ebend. I 11, S. 26.

⁵ Westphalen III 22, § 94, col. 650. Hach II 80, S. 282 f.

Ja, ist hier bei unbefangener Betrachtung überhaupt noch ein Zweifel möglich über den Ursprung und die Heimat des Lübecker Artikels, besonders hinsichtlich der zuletzt hervorgehobenen Behandlung des gestohlenen Gutes? Mochte man immerhin bei den früher beigebrachten Belegen, die ebenfalls nicht auf das Soester Recht als Quelle für das lübische Recht führten, im Zweifel sein, hier haben wir, glaube ich, einen festen Ansatzpunkt gewonnen, von dem aus wir mit dem Gefühl der Sicherheit die Untersuchung weiterführen können. Oder sollen wir etwa dieses Ergebnis unsrer Forschung fallen lassen, weil seine Konsequenz mit Arnolds Worten »secundum iura Sosatie« in Konflikt geraten muß? Ganz gewiß nicht. »Vielmehr ist jede errungene und festgestellte Wahrheit ein erobertes Teil des Gebiets der Probleme des Wissens überhaupt und ein fester Punkt, die Hebel anzulegen, welche andere Lasten bewegen werden, ja, von welchem aus man sich, in günstigen Fällen, mit einem Male zu einer höheren Ansicht des Ganzen, als man bisher gehabt, emporschwingt«¹.

Für Totschlag und Körperverletzung herrschte in Soest, Dortmund und Lübeck, wie wir bereits gesehen haben², der Grundsatz: Hals um Hals, Hand um Hand. Aber auch in den Einzelheiten stimmen die drei Rechte überein. Wer des Totschlags oder der Körperverletzung angeklagt ist, kann durch das Zeugnis zweier redlicher Männer überführt werden. So in Soest: »Si quis ferro acuto quempiam vulneraverit, duobus testibus rationalibus convinci potest, quam reus poterit se excusare«³. So in Dortmund: »... si convinci potest cum duobus«⁴. So auch in Lübeck: »Vulneratus adhibito sibi duorum bonorum virorum testimonio . . . agendo in illum potius prevalebit quam ille evadet«⁵.

Kann man den Angeklagten nicht überführen, so kann er sich durch das Zeugnis von 11 Eideshelfern von dem Verdachte reinigen. Soest: »... mach hey sich unsculdighen self twelfte, also eyn recht is«⁶. Dortmund: »Si abierit nec deprehensus fuerit, duodecima

¹ Schopenhauer, Freiheit des Willens, Kap. 5.

² S. 9.

³ Keutgen, Urk. 139, § 18, S. 140.

⁴ Frensdorff, Dortmund. Stat. I 9, S. 25.

⁵ Hach I 52, S. 201.

⁶ Seibertz III 719, §§ 18 u. 19, S. 390.

manu se poterit expurgare¹. Lübeck: »Habebit autem ad expurgandum se viros XI comprobatos, se ipso duodecimo existente«².

Fassen wir das über das Strafrecht gesagte noch einmal zusammen, so kommen wir zu dem Resultat: Für Totschlag und Körperverletzung gilt in Dortmund, Soest und Lübeck gleiches Recht. Diebstahlsvergehen unter 12 Pf. werden in Soest von der niederen Gerichtsbarkeit abgeurteilt; handelt es sich um höhere Werte, so zählen sie zu den Ungerichten. Nach dem Dortmunder Recht ist die niedere Gerichtsbarkeit für Diebstahlsachen nicht zuständig. Nach dem Werte des gestohlenen Gegenstandes wird eine charakteristische Scheidung in Ungerichte und Frevel vorgenommen. Dieses für Dortmund eigentümliche Verfahren, das sich völlig übereinstimmend in Lübeck wiederfindet, beweist, daß das Dortmunder Strafrecht für das lübische vorbildlich gewesen ist. — Es ist eine strittige Frage, ob die Verwaltung von Maß und Gewicht dem Stadtherren zufiel, wofür v. Schmoller eintritt, oder Gemeindekompetenz war, wie v. Below meint. Ich schließe mich den Ausführungen des letzteren an³. »Maß und Gewicht haben . . . mit den politischen Verbänden nichts zu tun: innerhalb desselben Territoriums begegnen die größten Verschiedenheiten. Die unbedeutendsten Dörfer haben oft ihr eigenes Maß und Gewicht. Wie läßt sich diese Erscheinung anders erklären, als durch die Annahme, daß jeder Gemeinde, resp. jeder Gemeinde mit ihrem Gemeindeherrn die Verwaltung von Maß und Gewicht zustand?« Wichtig in unserem Zusammenhang ist vor allem die Erscheinung, daß »je nach dem Grade der Abhängigkeit die Gemeinde neben dem Gemeindeherrn mehr oder weniger selbständig auftritt«⁴. Untersuchen wir dies Verhältnis in Lübeck, so führt uns die Bestimmung: »Si quis habet falsum modium et deprehensus fuerit, componet civitati LX sol . . . «⁵, durch einen naheliegenden Schluß zu dem Ergebnis, daß hier der Stadtherr mit der Verwaltung von Maß und Gewicht nichts zu tun gehabt hat. Denn wäre das der Fall gewesen, so hätte er ganz gewiß einen Teil der Bußen für

¹ Frensdorff, Dortmund. Stat. I 8, S. 24.

² Hach I 54, S. 202.

³ v. Below, Urspr. d. dtsch. Stadtverf., S. 59 f.

⁴ Ebend. S. 60, Anm. 1.

⁵ L. U.B. I 32, S. 42 u. Hach I 45, S. 198.

sich eingezogen. Und die Annahme, daß hier vielleicht eine ungenaue Ausdrucksweise in dem Statut vorliegen könnte, ist von vornherein abzulehnen, da sonst überall, wo dem Stadtherrn ein Teil der Bußen zufällt, die Teilungsquoten mit peinlicher Genauigkeit angegeben sind.

Nach Ripener Recht zahlt der, der mit falschen Maßen begriffen wird »civitati unam marcam denariorum et advocato unam marcam«¹. Da nun Ripener Recht nach lübischem Recht geschaffen ist, so könnte man leicht vermuten, daß es in Lübeck ebenso gewesen sei, nur sei es nicht ausdrücklich betont worden. Dem steht entgegen, daß keine von den lübischen Rezensionen die Wette an den Vogt kennt. Der Tondernsche Codex sagt: »componet civitati LX solidos«². Der Codex von angeblich 1240 bestimmt: he schal it beteren mit sestich schillingen«³. Codex von 1294: »he schal beteren der stat mit sestich schillingen«⁴. Codex I bei Brokes: »de schal beteren LX s«⁵.

In Soest dagegen bekommt der Vogt ein Drittel der Wette: »Si pistores contra debitum panificaverint, in domo quinque sol. vadiabunt, quicquid inde accipiendum burgenses decreverint, iudex terciam partem habebit«⁶. Noch allgemeiner spricht das ein Artikel der Schrae aus: »So wey bevunden weyrt dat hey hevet unrechte wichte, efte eynen unrechten reyp, efte unrechte mate wines efte oleyes, dey sal wedden deme rayde eyn half punt; unde wat dey rayt des nymet, des is des richteres dey derde deyl«⁷. Das führt uns analog zu dem Schluß, daß in Soest der Vogt irgendwie an der Aufsicht über Maß und Gewicht beteiligt gewesen ist.

Soest und Lübeck stehen also hierin in entschiedenem Gegensatz, aber nicht Dortmund und Lübeck. In den Dortmunder Statuten heißt es: »Omnes mesure . . . sunt in potestate consilii . . . Pistores cum excedunt in pane suo emendant consilio et non iudici«⁸.

¹ P. Hasse, Quellen des Ripener Stadtr., § 19, S. 79.

² Westphalen III, Nr. 20, col. 626.

³ Ebenda III, Nr. 22, col. 644.

⁴ Hach II 131, S. 312.

⁵ Brokes I, § 47, S. 8.

⁶ Keutgen, Urk. 139, § 38, S. 142.

⁷ Seibertz III 719, § 105, S. 398.

⁸ Frensdorff, Dortm. Stat. I 17, S. 29 f.

Daß sich das *excedere in pane* auf falsches Gewicht beziehen muß, nicht etwa auf unreelle Zutaten und dgl. geht, zeigt doch wohl überzeugend die Zusammenstellung in einem Artikel mit den Bestimmungen über Maß und Gewicht. Hier wird nun ausdrücklich hervorgehoben, daß in Dortmund der Vogt von der Verwaltung von Maß und Gewicht ausgeschlossen ist. Zugleich ist die angeführte Stelle ein Beleg für unsere vorhin angewandte Argumentation: der Vogt hat keinen Anteil an der Wette, folglich hat er auch keinen Anteil an der Verwaltung. Denn man hat die Stelle der Dortmunder Statuten geradezu zu übersetzen: Die Verwaltung der Maße liegt allein in der Hand des Rates, und daher fällt die Wette dem Rat, nicht dem Vogt zu.

Dortmund und Lübeck stehen also im Gegensatz zu Soest beide auf dem Standpunkt, daß der Vogt von der Aufsicht über Maß und Gewicht ausgeschlossen ist. Gerade die beiden zuletzt angeführten Fälle, die Behandlung des Strafrechts und die Verwaltung von Maß und Gewicht, scheinen mir zwei wichtige Momente zu sein für die Beziehungen des lübischen und des Dortmunder Rechts zueinander.

Lappenberg geht in seinen »Hamburgischen Rechtsaltertümern« (Einl. S. XXXV) folgenden Weg, um die Rechtsverwandtschaft Hamburgs mit Soest festzustellen. Er sagt: »Wir müssen . . . teils verschiedene Redaktionen desselben Rechts zu Hilfe nehmen, wie dieses bei dem Lübecker möglich ist, oder auch, wo die Nachweisungen über das ursprüngliche Recht der ältesten Stadt zu mangelhaft sind, die von demselben abgeleiteten Statuten der benachbarten rechtsverwandten Städte beraten. So dient das hallische zur Erläuterung des Magdeburger Rechts; für das Soester das von Dortmund, von Rüthen und anderen Städten«. Nun besteht ohne Zweifel eine enge Rechtsverwandtschaft zwischen Hamburg und Dortmund. Wir haben das bereits hinsichtlich des ehelichen Güterrechts konstatiert. Beide Rechte stimmen, um nur einige von zahlreichen Beispielen anzuführen, auch überein in der Behandlung von Blut und Blau, beide kennen die charakteristische Strafe des Steintragens für zankende Weiber. Wenn aber Lappenberg diese Verwandtschaft mit dem Dortmunder Recht benutzt, um damit das Soester Recht als Quelle für das Hamburger in Anspruch zu nehmen, so kann ich ihm hierin nicht beistimmen. Wir haben ge-

sehen, daß das Dortmunder Recht durchaus selbständig neben dem Soester dasteht, ja daß es zum Teil in ausgesprochenem Gegensatz zum Soester Recht steht. Dieses mag trotzdem auf das Hamburger Recht eingewirkt haben, aber man hat zwei scharf voneinander zu trennende Einflußsphären zu unterscheiden, die Dortmunder einerseits, die Soester andererseits.

Fünftes Kapitel.

Die *areae censuales*.

Hinsichtlich der *areae censuales*, d. h. der zu Weichbild ausgegebenen Erbzinsgüter, hat Lübeck allgemein-westfälische Grundsätze in manchen Punkten in eigentümlicher Weise fortgebildet. Wir müssen hier einen kurzen Blick werfen auf die historische Entwicklung dieses rechtlichen Verhältnisses städtischer Grundstücke in Westfalen. Bei der Anlage von deutschen Städten wurden den Ansiedlern Bauplätze (Wurten) gegen einen Wurtzins, den *census arealis* angewiesen, so z. B. in Soest, Freiburg u. a. Er wurde aber keineswegs immer an den Landesherrn gezahlt, sondern nur dann, wenn dieser zugleich Grundherr war. War ein Privatmann Grundherr, so fiel diesem der Wurtzins zu. Der Grundherr, an den der Zins gezahlt wird, heißt *dominus areae*, der Zinspflichtige, auf der Wurt sitzende, *possessor areae*. Will der *possessor* nun das Grundstück an einen dritten veräußern, so hat er zunächst um die Einwilligung des *dominus areae* einzukommen. Wird diese erteilt, so hat der neue Käufer¹ bei der ersten Zinszahlung den doppelten, weiterhin den gewöhnlichen Zins zu entrichten. Diese einmalige doppelte Zinszahlung, Weinkauf genannt, stellte das Handgeld dar, das dem Kontrakt bindende Kraft verlieh². Wird die Zinszahlung versäumt oder der Termin überschritten, so verfällt der *possessor* einer Buße, die in manchen Städten zwischen dem Vogt und dem *dominus areae* geteilt wird, wie in Medebach, in anderen, z. B. in Dortmund, dem *dominus* allein zufällt. Die frühesten Belege gibt Pauli, dessen Ausführungen

¹ Der Kauf bezieht sich auf die vom ersten *possessor* errichteten Gebäude, nicht auf die Baustelle, die Eigentum des Grundherrn bleibt.

² Vgl. über Weinkauf Brunner, Grundzüge, S. 200.

ich mich für den obigen kurzen Überblick angeschlossen habe¹. Ich führe zur Ergänzung einige andere Quellen an.

Soest: Die Bestimmung über die einmalige doppelte Zinszahlung beim Erwerb eines Grundstückes steht schon im ältesten Stadtrecht². Die Schrae fügt erklärend hinzu: »Were dat eyen man sete in erve, dhat hey hedde ghewonnen to der stades rechte, dey en muchte des erves nicht spliten, efte af vorkopen, dat steyde were, et ne were mit willen unde mit vulbort der ghener dar hey dat af hedde . . .«³.

Medebach: Das älteste Stadtrecht von 1165, das bekanntlich nach Soester Muster geschaffen ist, wiederholt nur die Soester Bestimmung über den Weinkauf⁴. Aber in einer Urkunde aus dem Jahre 1350, die wahrscheinlich Rütthener Recht widerspiegelt, denn Medebach hatte schon 1220 von Erzbischof Engelbert I. von Köln Rütthener Stadtrecht erhalten⁵, lesen wir: »Item qui census in agris vel domibus alicui singulis annis est daturus, vel agros⁶ illos vel domus aut census simul aut separatim vendiderit illo nesciente ad quem pertinet census«, der soll, obwohl ihm die Baustelle gar nicht mehr gehört, trotzdem den Zins noch weiter zahlen. Die Urkunde fährt dann fort: »Item qui census domuum statuto tempore non solverit . . . vadiabit iudici IV solidos, . . . illi vero ad quem pertinet census, vadiabit IV sol. similiter«⁷.

Dortmund: »Quicumque burgensis noster residet in bonis hereditariis pensionalibus, quod erflic tinsgut dicitur, non potest alienare vel dissecare, quod splitteren (vgl. oben die Soester Stelle) vulgariter dicitur, illa bona . . . sine consensu et voluntate illius qui est dominus fundi. Item si aliquis neglexerit solvere pensionem

¹ Pauli, Abhandl. IV, S. 1—13.

² Keutgen, Urk. 139, § 33, S. 142.

³ Seibertz III 719, § 146, S. 402.

⁴ Keutgen, Urk. 141, § 11, S. 146.

⁵ Seibertz II 113, S. 155. Vgl. hierzu unten S. 88.

⁶ Die Worte über den Verkauf der Baustelle gehören einer späteren Zeit an, »als das ursprüngliche Eigentumsrecht an der Wurt, in dem es seinen Ursprung hat, mehr zurücktritt«. (Pauli, a. a. O., S. 12.) Sie kommen also für uns nicht in Betracht, während die übrigen Bestimmungen der Stelle zweifellos altes Recht sind.

⁷ Seibertz III 718, S. 382 f.

suam debito die, inde tenetur actori vadimonium de IV solidis et iudici nihil»¹.

In Lübeck ist das Weichbildrecht schon am Ende des 12. Jahrhunderts fast fertig ausgebildet. Es entspricht im wesentlichen den Zuständen, die wir in Westfalen gefunden haben, zeigt aber schon in der ältesten uns bekannten Form eine für Lübeck eigentümliche Erweiterung. Arnold, der Abt des St. Johannes-Klosters und Fortsetzer von Helmolds Slavenchronik, berichtet in einer Urkunde aus dem Jahre 1182, Bischof Heinrich habe einige städtische Grundstücke für das Kloster erworben und diese seien zu Weichbild ausgetan worden. Deshalb ordnet er an, »ut eas (scil. areas) hereditario iure possideant et civitati omnem iusticiam faciant, . . . et si cui vendicionis . . . voluntas fuerit, primo abbati aream suam cum edificiis, que in ea contraxit, eodem pretio, quo altero emenda sit, offerat. Quam si voluerit, acceptet; sin autem, libere illam vendat, salvo censu monasterii . . . Si quis autem venditionem . . . fecerit, et abbati . . . aream suam non obtulerit, II sol. abbati . . . persolvat. Similiter qui censum suum ultra statutum terminum II dies neglexerit, I sol. persolvat»². In Lübeck hat also der dominus areae, wenn der possessor das Grundstück veräußern will, das Vorkaufsrecht, wovon in den westfälischen Städten nichts überliefert ist. Die Worte »si quis venditionem fecerit et abbati aream suam non obtulerit« könnten zu dem irrigen Schluß führen, daß es sich hier um einen Verkauf des Grundstückes handelt. Daß dies nicht der Fall ist, sondern daß die darauf erbauten Gebäude gemeint sind, zeigt die Version in den lateinischen Statuten von 1263, wo es heißt: »Et si in area quicquam edificavit nemini vendere poterit edificia, vel edissipare»³, nisi domino cuius est area primum exhibit»⁴. In den genannten Statuten findet sich gegenüber der Urkunde des Abtes Arnold eine Abweichung in dem Strafmaß bei

¹ Frensdorff, Dortmund. Stat. I 43, 45, S. 42.

² L. U. B. I 6.

³ Dagegen Sachsenspiegel Landrecht II 53, S. 281: »Svat die man buvet uppe vremenede gude, dar he tins af gevet, dat mut he wol afbreken of he danne veret, unde sin erve na sime dode, ane den tunvore unde hindene unde dat hus unde den mes«.

⁴ Hach I 87, S. 212. Dieselbe Bestimmung findet sich auch bei Brokes (I § 96, S. 12); dieser Kodex gehört zu den ältesten Repräsentanten der Gattung der deutschen Kodizes.

Versäumnis der Zinszahlung, indem »is qui censum non dedit tempore statuto, advocato IV sol. componet et censum dabit duplo«. Hier kommt also Buße an den Vogt hinzu, wovon Arnolds Urkunde nichts sagt. Mir scheint es aber sehr wahrscheinlich, daß trotz des Schweigens unserer Quellen der Vogt von vornherein Anteil an den Weichbildbußen gehabt hat. Denn wir konstatieren in der Entwicklung der deutschen Städte wohl eine fortschreitende Lösung von der Gewalt des Vogtes, daß aber der Vogt sich in der Mitte des 13. Jahrhunderts Rechte angeeignet haben sollte, die ihm im 12. Jahrhundert noch nicht zustanden, vor allem in einer Stadt, die von Anfang an politisch so selbständig war wie Lübeck, ist undenkbar. Diese Schwächung der Vogtgewalt in Lübeck zeigt sich vor allem auf dem Gebiete der Rechtspflege, die ursprünglich in weitem Umfange vögtische Domäne gewesen war. Schon der Kodex von 1240 gestattet »eine Berufung von den Entscheidungen des Vogtgerichts an den Rat . . .«, so daß jenes sich zu diesem wie das Niedergericht zum Obergericht verhielt¹. Im Jahre 1273 endlich gestattet Kaiser Rudolf dem Rat, den Gerichtsvogt selbständig zu ernennen².

Auch scheinen mir Arnolds Angaben nicht durchaus bindend. Es handelt sich hier um eine Privaturkunde, wo es dem Aussteller weniger darauf ankommt, eine erschöpfende Darstellung des Weichbildrechts zu geben, als vielmehr darauf, seine eigenen Einkünfte festzulegen.

Eben in dieser Wette an den Vogt liegt der Gegensatz zu der Dortmunder Behandlung des Weichbildrechts, mit der die Lübecker sonst große Ähnlichkeit hat. In Dortmund ist die ganze Angelegenheit rein privatrechtlicher Natur³. Die Wette an den Richter fällt, wie ausdrücklich hervorgehoben wird, fort. In Lübeck dagegen muß das öffentliche Recht, muß der Richter irgendwie an der Zahlung des Grundzinses an den Erbzinsherrn interessiert sein, wie man aus der Wette von 4 Schillingen an den Vogt entnehmen

¹ Michelsen, Der ehemalige Oberhof zu Lübeck und seine Rechtsprüche (Altona 1839), Einleit. S. 21. Westphalen III, Nr. 22, § 111, col. 652.

² Vgl. über die Schwächung der Vogtgewalt die ausführliche Darstellung bei Frensdorff, Stadtverf., S. 92 ff.

³ Frensdorff, Dortmund. Stat. I, S. 42, Anm. 43.

kann. Welcher Art aber könnte das Interesse des Vogtes sein? Sollte man auf diesem Umwege schließen können, daß in Lübeck Grundsteuer an den Stadtherrn gezahlt wurde, was Pauli und Frensdorff bezweifeln? Der Hergang wäre dann wohl so gewesen, daß der Erbzinsherr von der ihm gezahlten Pacht die Grundsteuer an den Vogt gezahlt hätte, so daß der Vogt, wenn die Pachtzahlung an den Grundherrn ausblieb, leicht um die Grundsteuer hätte kommen können. Eine Parallele findet diese Vermutung in unseren heutigen Rechtsverhältnissen. Noch heute zahlt der Verpächter, nicht der Pächter, die Grundsteuer.

Weiteres Material liefern wieder die Dortmunder Verhältnisse. Hier fällt die Wette an den Vogt weg, weil tatsächlich die städtischen Grundstücke steuerfrei sind: »Unusquisque possidet fundum et aream suam libere absque omni pensione et tributo«¹. Und die Konsequenz daraus? Lübeck kennt die Wette an den Richter, weil Grundsteuer an den Stadtherrn gezahlt wird. Ferner wüßte ich für die Worte des Arnold, daß die Besitzer städtischer Grundstücke civitati omnem iusticiam faciant, salvo censu monasterii keine andere Erklärung, als daß sie auf die Entrichtung der Grundsteuer gehen. Auf die Worte haben, wie mir scheint, weder Pauli noch Keutgen² genügend Wert gelegt.

Leider muß diese Vermutung Theorie bleiben, da uns unsre Quellen durch unklare Ausdrucksweise im Stich lassen. Aus den Angaben über die libertates der Lübecker in den lateinischen Statuten von 1263 ersehen wir wohl, daß Wiesen, Weiden und Fischereigründe steuerfrei waren, aber über die städtischen Grundstücke erlauben sie keinen Schluß. Es heißt hier: »...damus neque censum neque decimam, sive sit in pratis sive in pascuis sive in piscaturis vel etiam quibuscumque«³. Oder sind etwa mit quibuscumque die städtischen Grundstücke gemeint? Doch wohl kaum⁴. Die Zusammenstellung mit pratis, pascuis und piscaturis zeigt zur

¹ Frensdorff, Dortmund. Stat. I 26, S. 33.

² Pauli, a. a. O.; Keutgen, Unters., S. 169.

³ Hach I 98, S. 215.

⁴ Pauli scheint das freilich anzunehmen (Abhandl. IV, S. 2, Anm. 4) und schließt daraus, daß in Lübeck keine Grundsteuer gezahlt wurde; Frensdorff kommt zu demselben Schluß aus einer nicht zwingenden Interpretation von Nr. 285 des Hamb. U.B.

Genüge, daß wir mit dem nichtssagenden quibuscumque nicht mit einem Male von dem Lande in die Stadt versetzt werden können. Es scheint mir unmöglich, dem quibuscumque etwa areae censuales zu substituieren. Jedenfalls aber sind, von Einzelheiten abgesehen, in dem lübischen Weichbildrecht allgemein-westfälische Grundzüge unschwer zu erkennen.

Wer in Soest Tag und Nacht unangefochten auf einer Wurt gegessen hat, der kann, wenn jemand versucht, sie ihm streitig zu machen, die Rechtmäßigkeit seiner Ansprüche ohne Eideshelfer, sola manu, dartun¹.

Ebenso weist in Lübeck der Käufer von städtischen Grundstücken sein Eigentumsrecht nach, finito anno et die emptor sola manu si necesse habuerit obtinebit².

Der gleiche Grundsatz gilt auch in Braunschweig³ und Münster-Bielefeld⁴. Selbst in Flandern finden wir ihn wieder⁵.

Was die Bebauung des Grundstücks betrifft, so ist in Westfalen sowohl wie in Lübeck durch eine besondere Verordnung dafür gesorgt, daß niemand durch seinen Bau das Grundstück des anderen verkürzt, »bekummeret mit sime ghebuve«, wie der Kodex des Kanzlers Albrecht von Bardewiek sich ausdrückt⁶. Das Soester Stadtrecht enthält zwar hierüber nichts. Wir dürfen aber mit vollem Rechte aus dem Vorhandensein dieser Bestimmung in den Tochterrechten Medebach⁷ und Lippsstadt⁸ schließen, daß sie dem Mutterrecht nicht unbekannt gewesen sein wird.

¹ Keutgen, Urk. 139, § 34, S. 142.

² Hach I 78, S. 209.

³ Keutgen, Urk. 151, § 10: »... quicumque domum aut aream . . . in civitate emerit . . . nullus eum de cetero super eadem re poterit inquietare«.

⁴ Ebend. 144, § 45: »Quicumque suum wicbiledede possidet annum quiete, si voluerit probare possessionem simplici iuramento, admittetur«.

⁵ Keure für die gräflichen Schöffengerichte zu Sleydinge und Westeldonck in der Kastellanei von Gent (1268), § 34: »So wie so eeneghe eerve, groot of cleene, in paise [afz. pais] besit, ende hout een jaer en eerve, . . . en na ghevalt dat yemene dat eerve calengirt, hi en es niet sculdich to antwordene den calengierere, newaer hi sal syn eerve voort mer met paise houden ende besitten«. Warnkönig II 1, U.B. Nr. 34, S. 61.

⁶ Hach II 172, S. 334 u. I 43, S. 214.

⁷ Keutgen, Urk. 141, § 23, S. 147.

⁸ Ebenda 142, § 10, S. 148.

Die für Westfalen charakteristische, in Lübeck wiederkehrende Bezeichnung des unbeweglichen freien Eigentums durch »torfacht eghen« führte schon Hach zu dem Schluß, hier müsse eine Verwandtschaft mit westfälischen Einrichtungen vorliegen, »da dieser Ausdruck in Lübeck selbst sehr ungewöhnlich gewesen sein muß, weil er schon gar früh entstellt und mißverstanden ist, wohingegen er in Westfälischen Urkunden und namentlich im ältesten Soester Rechte wirklich gefunden wird«¹.

Sechstes Kapitel.

Das Verhältnis des lübischen Rechts zu flandrischen Stadtrechten.

Wir verlassen jetzt den uns vertraut gewordenen Boden Westfalens und wenden uns der unter politischem Einfluß Frankreichs stehenden Grafschaft Flandern zu. Schon wiederholt hatten wir Gelegenheit, auf Parallelfälle in flandrischen Rechtsquellen hinzuweisen. Ob man aber einen Einfluß flandrischer Rechtsätze auf das lübische Recht annehmen darf, soll im folgenden genauer untersucht werden².

In flämischen Stadtrechten ist in weitem Umfange der Grundsatz verbreitet, daß derjenige, der gegen ein Urteil Berufung einlegt, aber damit abgewiesen wird, nicht nur dem Stadtherrn, sondern jedem von den Schöffen eine Wette zu entrichten hat. So bestimmt die älteste Keure der Stadt Gent von 1172: »Item qui ea, quae a scabinis in iudicio vel testimonio affirmata fuerunt dedixerit, LX libr. amittet, et unicuique scabinorum, qui ab eo

¹ Hach, Einleit. S. 16 f.

² Ein solcher Einfluß ist keineswegs aus geographischen Gründen von vornherein abzulehnen. Flandrische Einwanderungen haben wiederholt in jenen Gegenden stattgefunden (Helmold I 57, Schulausg., S. 111; ebd. I 88, S. 173), wenn sie auch nicht gerade für Lübeck bezeugt sind; auch haben sich diese Ansiedler nicht allein auf dem flachen Lande niedergelassen, um Ackerbau zu treiben, ein gewisser Prozentsatz wird auch auf die Städte entfallen sein, wie die Worte zeigen, die Helmold den älteren Sohn Niklots, Pribislav, an die flandrische Besatzung Mecklenburgs richten läßt: »... invasistis terminos nostros et possedistis urbes et vicos« (Helmold II 98, S. 192; vgl. auch ebd. I 89, S. 174 f.). Außerdem kann man ohne Bedenken annehmen, daß Handelsbeziehungen zwischen Lübeck und Flandern, die um die Mitte des 13. Jahrhunderts bezeugt sind, sicher schon früher bestanden haben.

dedictus erit, X lib. dabit¹. Ebenso bestimmt die vermehrte Keure von 1192: »Qui schabinis contradicere praesumpserit, comiti X lib. emendabit, et cuilibet scabinorum semilibram². Die Keure für die gräflichen Schöffengerichte zu Sleydinge und Westeldonk in der Kastellanei von Gent verordnet: »So wie so scephenen wederseghet, also dat zy quaet vonnesse gheseit souden hebben, . . . hi boet elken scepenen III pond ende den grave X pond³. In der zweiten Keure von Brügge (1281) heißt es: »So wie die wederseit, dat scepenen hebben gheseit ende ghewyst bi recorde, hie sal boeten jeghen elken scepene die hie sal hebben wederseit X lib.« Beschilt der Kläger das Urteil, . . . »ende vallet . . . van sinen apele, hie sal boeten jeghen elken scepene X lib.«⁴ Die Beispiele hierfür ließen sich leicht vervielfachen.

Nun findet sich auch in Lübeck eine ganz ähnliche Bestimmung: »Si quispiam coram iudice redarguit sententiam quam consules emiserunt, si prevalere non potuerit, iudici IV sol. et cuilibet consulum IV sol. componet⁵.

Diesem Verfahren kann nur der Gedanke zugrunde liegen, daß mit der Ehre der Gesamtheit zugleich die Ehre des einzelnen in Zweifel gezogen ist. Es herrscht also in Flandern sowohl wie in Lübeck das Prinzip, daß die Körperschaft von dem einzelnen und der einzelne von der Körperschaft nicht zu trennen ist. Vergeht sich daher jemand gegen einen einzelnen Ratmann, so hat er nicht nur diesem, sondern jedem Mitglied des Rates, außerdem auch noch der Stadt eine Buße zu zahlen. »Quicumque aliquem de consilio facto vel verbo male tractaverit in negotio civitatis, leso LX sol. componet, civitati III marcas argenti et cuilibet consulum X sol. componet, si hoc probare potuerit, quod sine culpa sua male tractatus fuerit⁶. Dasselbe gilt von denen, die »undoghentlike worde

¹ Warnkönig, Flandrische Staats- u. Rechtsgesch. I, U.B. Nr. 12, § 15, S. 35.

² Ebend. II 1, U.B. Nr. 6, § 31, S. 18.

³ Ebend. II 1, U.B. Nr. 34, § 8, S. 57.

⁴ Ebend. II 1, U.B. Nr. 56, S. 106.

⁵ Hach I 30, S. 193. In dem Kodex von 1257 für Reval büßt er »cuilibet consulum dimidiam libram« (v. Bunge, Quellen des Rev. Stadtr. I A, § 32, S. 13). Der Strafsatz ist hier also der gleiche, wie in der angeführten Genter Keure von 1192.

⁶ Hach I 81, S. 210. Nach dem Revaler Kodex von 1257 fiel also

vor deme rade don^s, oder vor Gericht eine Schlägerei beginnen. Auch hier bekommt jeder Ratmann 4 Schillinge¹.

Dieses Prinzip ist, soweit ich sehe, außer dem lübischen und flämischen Recht nur noch einem deutschen Stadtrecht eigen, dem von Münster: »Si quis scabinum inculpabilem viciose tractaverit, vadiabit iudici III sol. et cuilibet scabino tres«². Da man aber dem Recht von Münster keine Bedeutung für die lübische Rechtsbildung beilegen kann, das flämische Recht aber noch in anderen Fällen, wie wir sehen werden, die lübischen Statuten influenziert hat, so wird man sich auch hier ohne Bedenken für den flandrischen Einfluß entscheiden.

Auch in Soest findet sich eine Strafbestimmung gegen den, der leichtfertig gegen ein Urteil Berufung einlegt, aber hier fehlt die charakteristische Wette an jedes einzelne Mitglied des Richterkollegiums: »Quicumque sententiam iustam invertere presumit a burgensibus editam et convictus fuerit, dimidiam libram burgensibus vadiabit«³.

Über eine vermutliche Einwirkung der ältesten Keure von Brügge auf die Bestrafung der Bigamie in Lübeck ist bereits gesprochen worden⁴. —

Wiederholt finden wir in flandrischen Stadtrechten den Grundsatz ausgesprochen, daß bei Streitigkeiten oder Schlägereien zwischen unbescholtenen Bürgern die Schöffen das Recht haben, Frieden zu gebieten. C. Wilke unterscheidet in seiner Abhandlung über das Friedegebot⁵ zwei Hauptperioden: »Einerseits die Periode, wo der Richter oder eine andere dazu ermächtigte Person den Streitenden den Abschluß eines gegenseitigen Friedegelöbnisses gebietet; andererseits eine Periode, in der ein Friedegebot im

jedem Ratmanne beim unrechtmäßigen Beschelten eines Urteils dieselbe Summe zu wie bei tätlichem Angriff auf einen Ratmann; denn 10 Schillinge sind = $\frac{1}{2}$ Pfund. Das zeigt u. a. eine wohl aus dem 15. Jahrhundert stammende Randbemerkung zu dem deutschen Revaler Kodex von 1282: »Ein punt XX schillinge libisch«. (v. Bunge I C, S. 57, Anm. 1.)

¹ Brokes I, § 141, S. 16.

² Keutgen, Urk. 144, § 53, S. 153.

³ Keutgen, Urk. 139, § 49, S. 143.

⁴ Siehe S. 34 f.

⁵ Beyerles Deutschrechtliche Beiträge, Bd. 6, Heft 4 (Heidelberg 1911), S. 14 [370].

engeren Sinne genügt, um jedes Beharren im Streite oder jeden Beginn von Streitigkeiten als Friedbruch mit Worten oder Werken, als selbständiges *delictum sui generis*, zu bestrafen.* Kommen die Streitenden dem Friedegebote nicht nach, so haben sie eine Geldbuße zu entrichten. So lesen wir in der ältesten Genter Keure: »Si dissensiones aut discordiae aut guerrae aut aliquot aliud malum inter probos viros oppidi oriatur, unde ad aures scabinorum clamor pervenerit, salvo iure comitis scabini illud componere et pacificare poterunt: qui vero compositionem et pacem quam super hoc scabini consolidaverunt, sequi noluerint, forisfactum LX lib. incurret¹.*

Dieses Friedegebote gehört der ersten der beiden Perioden an. Jüngere Genter Keuren, ebenfalls noch zur ersten Periode gehörig, regeln das Verhalten der Schöffen bei Ausbruch von Streitigkeiten bedeutend ausführlicher.

Fast wörtlich stimmt mit der eben angeführten Stelle der § 25 des Entwurfs einer Keure für die Stadt Ardenburg² überein, ist aber nicht dem Genter Stadtrecht, sondern wie die Randbemerkung »Vide privilegium Brugis« eines Bevollmächtigten des Grafen von Flandern lehrt, dem von Brügge nachgebildet.

Daß in der Entwicklung der Friedegebote die Tendenz vorlag, die Friedegelöbnisse zu Friedegeboten im engeren Sinne umzubilden, zeigen wieder die Vorgänge in Gent. Die Keuren von 1192 und 1205 gehören noch der ersten Periode an, die Keure der Gräfin Margarete von Flandern aber fällt in die zweite³.

In Lübeck gilt hinsichtlich des Friedegebotes die Anordnung: »Entweyn edder schelden sick twee bedderve lude under ein anderen, de radtmanne scholen se laten kamen vor ere antwerde, unde scholen en beyden beden by eres sulves halse, unde by I marcken godes, dat se vrede holden . . . kumpt over ein radtmann dar tho, dar sick twe lude mer sick schelden, de radtmann mach ene allenen beden vrede, tho holdende by X marck sulvers⁴«. Diese Verordnung stimmt mit dem angeführten Genter Friedegebote auch darin überein, daß es sich hier wie dort um unbescholtene Leute

¹ Warnkönig I, U.B. Nr. 12, § 14, S. 35.

² Warnkönig II 2, U.B. Nr. 149, § 25, S. 56.

³ C. Wilke, a. a. O., S. 17 f. [373 f.].

⁴ Brokes I, § 124, S. 15; ebenso v. Bunge, Quellen des Rev. Stadtr. I C, § 122, S. 63.

handelt, in Gent um *probos viros*, in Lübeck um *bedderve lude*. Und doch besteht eine scheinbare Schwierigkeit darin, daß die Lübecker Urkunde im Gegensatz zur Genter offenbar zur zweiten Periode gehört. Ich stehe trotzdem nicht an, die Genter Bestimmung als Quelle für die lübische in Anspruch zu nehmen, denn wir haben gesehen, daß die Genter Keure von 1272, die den Lübecker Friedegeboten etwa gleichaltrig ist, bereits die Entwicklung vom Friedegelöbniß zum Friedegebot im engeren Sinne durchgemacht hat. Der Lübecker Artikel wendet also die älteren Genter Bestimmungen über das Friedegelöbniß auf die inzwischen üblich gewordenen Friedegebote an, ohne die dazwischen liegenden detaillierten Anordnungen über Friedegelöbniße zu berücksichtigen¹. —

Weiter stimmen die Grundsätze des lübischen Rechts über die Berechtigung zur Zeugenaussage oder ihre Entziehung durchaus mit flandrischen Grundsätzen überein. Im Genter Stadtrecht von 1192 heißt es: »*Hereditatus vir qui compertus fuerit falsum tulisse testimonium, nunquam ulterius in testem recipietur*»². Ebenso bestimmt eine Verordnung der Schöffen von Gent über das gerichtliche Verfahren in Sachen von Geldschulden (1228): »*Qui fert falsum testimonium, amplius non potest ferre testimonium*»³. In dem Stadtrecht des Bischofs Gottfried für Cambrai findet sich hierüber folgende Bestimmung: »*Si quis vero convictus fuerit falsum perhibuisse testimonium, nunquam de caetero ad testimonium admittetur, et sexaginta libras persolvat, vel a civitate perpetuo bannietur*»⁴. Gerade mit dieser letzten Verordnung stimmt ein Satz des deutschen Kodex bei Westfalen recht genau überein: »Wert deme rade witlic gemacket dat jemen valsche getüget hebbe, unde duncket deme rade, dat et werlicke valsche si, de valsche tûg scal beteren mit sestich schillingen, und he ne schal dar na nimmer

¹ Friedegebote finden sich in Lübeck bis ins 18. Jahrhundert hinein. C. Wilke, a. a. O., S. 116 [472]. Hier ist auch die Formel eines Friedegebetes, das durch den Fronboten den Parteien angekündigt wurde, abgedruckt.

² Warnkönig II 1, U.B. Nr. 6, § 29, S. 18.

³ Warnkönig II 1, U.B. Nr. 15, § 3, S. 35.

⁴ *Diplomatum Belgicorum nova collectio sive supplementum ad opera diplomatica Auberti Miraei, tomus IV, cura et studio J. Fr. Foppens* (Brüssel 1748), p. 396.

mer jemende tügen helpen¹«. In den beiden Artikeln wird also dem Schuldigen nicht nur die Berechtigung zu weiteren Zeugen aussagen entzogen, sondern er hat nach beiden auch eine Geldstrafe, in Cambray von 60 Libren, in Lübeck von 60 Schillingen, zu zahlen.

Die Übereinstimmung zwischen diesen beiden Stadtrechten geht aber noch weiter. In Lübeck sowohl wie im Cambray gilt der Grundsatz, daß wohl ein Bürger gegen einen Fremden, aber nicht ein Fremder gegen einen Bürger aussagen darf. So bestimmt die *lex Godefridi*: »In injuriis corporalibus et factis atrocioribus illatis civibus . . . valebit testimonium cujuslibet honesti viri christiani . . . Et manens in civitate in hiis potest habere testimonium tam forinseci quam manentis in civitate. Forinsecus autem contra civem non potest habere testimonium nisi manentis in civitate«². Ebenso ordnet das lübische Recht an: »Nen gast ne mach thugen up enen borgere. Mer borgere mögen wol thugen uppe geste, und en gast mach wol thugen uppe den anderen³«.

Es ist merkwürdig, daß wir gerade auf das Stadtrecht von Cambray noch in einigen anderen Fällen hinzuweisen haben. Beide Rechte, das von Lübeck wie das von Cambray, betonen ausdrücklich das Verbot, zu den Feinden der Stadt überzugehen und mit ihnen zusammen den Bürgern Schaden zu tun. Geschieht dies trotzdem, so ist den geschädigten Bürgern der Schaden zu ersetzen. Während aber das Recht von Cambray in diesem Falle keine Strafbestimmung enthält, setzt das lübische Recht als Strafe den Verlust des Bürgerrechts fest. Die Artikel lauten: Cambray: »Statuimus insuper, quod nulli de civitate alicui patriam impugnanti servire liceat . . . Sed et si rapina alicubi de substantia civium facta fuerit, ubi sub domino suo militet, si quicquam inde ei offerat nulla calliditate quasi ne reddat, accipere recusabit; sed ea conditione, quod reversus in civitate reddet ei cui ablatum est, quantum in partem suam pervenit . . .«⁴. Der deutsche Kodex bei West-

¹ Westphalen III, Nr. 22, § 49, col. 645; ebenso in dem deutschen Revaler Kodex von 1282, bei v. Bunge, Quellen d. Rev. Stadtr. I C, § 47, S. 49.

² Miraeus IV, p. 396.

³ Westphalen III, Nr. 22, § 129, col. 654.

⁴ Miraeus IV, p. 397.

phalen bestimmt: »Veret en unse borgere oder unses borgeres sone ane not ut der stat to unsen vianden, unde doit mit en schaden unsen bõrgeren, hevet he erve gut in unser stat, dat schal wesen in der ratmanne unde der stades wolt, unde dhe ne schal nimmermehr werden unse bõrgere, he ne hebbe gebeteret an deme he gebroken hevet, unde der stat erliken und mogelken«¹.

Nicht selten findet sich in städtischen Verordnungen das Verbot des Waffentragens; vor allem in flandrischen Rechtsquellen ist es außerordentlich häufig. Im Stadtrecht von Cambray findet es sich nicht, wohl aber versucht man hier auf anderem Wege, Raufereien vorzubeugen, indem man anordnet, daß derjenige, der ein Schwert zückt, einer Geldbuße verfallen sei, selbst wenn er niemand verletzt habe. Genau dieselbe Beobachtung macht man auch im lübischen Recht. Die beiden Rechte stimmen im Prinzip so auffallend überein, daß ich die beiden Artikel nur nebeneinander zu stellen brauche: Cambray: »Si quis cultellum acutum extraxerit contra aliquem sine feriendo et deprehensus fuerit et convictus, quindecim libras persolvat, et civitatem amittat, donec retulerit et solverit dictam poenam«². Lübeck: »Tut ieman ut sin swert oder sin mezet in deme mode, dat he iemende mede sereghe, wat allene he nemene we ne do, he schal doch dar umme wedden der stat sunderlike dre marck sulvers unde deme richtere sestich schillinghe... of men dat proven mach mit besetenen luden«³.

In Cambray steht dem Gläubiger das Recht zu, den Schuldner, der die Zahlung verweigert, festzunehmen. Steht ihm hierzu kein Polizeibeamter zur Verfügung, so bedient er sich der Hilfe zweier Bürger: »Si quis autem hominem civitatis super debito convenire voluerit, si justitia praesens non fuerit, ipsum arrestare poterit. Et si ille rebellis extiterit et ante judicem venire noluerit, advocabit in auxilium suum duos de civitate ad minus, qui eum detinebunt, quousque coram iudice vel coram justitia comparuerit«⁴. Über die Behandlung des so Verhafteten bestehen ziemlich genaue Vorschriften: »Et jurabit

¹ Westphalen III 22, § 153, col. 656; Brokes I, § 155, S. 18; v. Bunge, Quellen des Rev. Stadtr. I C, § 152, S. 68.

² Miraeus IV, p. 393.

³ Hach II 93, S. 289 f. Ebenso Westphalen III, Nr. 22, § 109, col. 651 f.

⁴ Miraeus IV, p. 394 f.

creditor . . . quod legitime custodiet eum super terram in ferro, vel fusto, si voluerit, et ei sufficientem escam dabit (il li donra souffisament viande), per quam possit rationabiliter sustentari. Et tamiu eum captum tenebit, donec . . . creditori fuerit satisfactum¹.

Diese auffallende Erscheinung, daß der Schuldner gewissermaßen in die Privathaft des Gläubigers kommen kann, ist auch dem lübischen Recht eigen: »De den anderen wert tho eghene gheven, den schal men holden mit spise also ein ghesinde, he schal ene ock achten waren sekerlyken, unde spannen ene, ofte he wil, also dat he ene nicht vorderve². Der Möglichkeit, daß der Gläubiger, falls er keinen öffentlichen Beamten zur Verfügung hat, sich der Hilfe zweier Bürger bedienen kann, ist in diesem Artikel nicht gedacht, wohl aber findet sich etwas ganz ähnliches in einer Vorschrift über die occupatio, die besettinge, d. h. die Beschlagnahme von Gütern. So bestimmt der Tondernsche Codex: »Si quispiam facultates aliquas occupare debuerit et preconis copiam habere non potuerit, si sibi duos bonos viros adhibeat, occupatio stabit, usque dum preconem primum adducere potuerit . . .³. Es ist wohl kaum anzunehmen, daß die beiden Helfer allein als Zeugen für die occupatio dienen sollen; gewiß sind sie auch im Falle tätlicher Widersetzung wie in Cambray dem Gläubiger zum Beistand verpflichtet.

Siebentes Kapitel.

Das lübische Recht und der Sachsenspiegel.

In diesem Falle aber sind trotz der mannigfachen Übereinstimmungen doch gegen den Einfluß des Stadtrechts von Cambray Bedenken zu erheben; denn eine Rechtsquelle, die dem lübischen Recht geographisch ganz nahe steht, enthält ebenfalls eine Bestimmung über die Verhaftung des Schuldners, die mit der lübischen

¹ Miraeus IV, p. 395. Auch die Keure des Grafen Wilhelm von Flandern für St. Omer bestimmt: »Si persolvere noluerit, aut si negaverit hanc conventionem, et testimonio duorum scabinorum vel duorum juratorum inde convictus fuerit, donec debitum solvat retineatur«. Warnkönig I, U.B. Nr. 9, § 2, S. 27.

² Brokes I 76, S. 11; Hach I 69, S. 206; v. Bunge, Quellen des Rev. Stadtr. I C, § 75, S. 54.

³ Westphalen III, Nr. 20, col. 627. Ebenso v. Bunge, Quellen des Rev. Stadtr. I A, § 45, S. 18.

Fassung teilweise wörtlich übereinstimmt. Der Sachsenspiegel bestimmt hierüber: »Sve so scult vor gerichte vorderet up enen man, der he gelden nicht ne mach noch burgen setten, de richtere sal ime den man antwerden vor dat gelt, den sal he halden gelik sinem ingesinde mit spise unde mit arbeide. Wil he ine spannen mit ener helden, dat mach he dun, anderes ne sal he ine nicht pinen«¹. Auch mit den weiteren Worten des Sachsenspiegels: »Let he ine oder untlopt he ime, dar mede n'is he des geldes nicht ledich, die wile he ime nicht vergulden ne hevet, unde he dat nicht vulbringen ne kan«, stimmt die Fortsetzung des S. 79 angeführten lübischen Artikels überein, wenn er bestimmt: »... isset dat he untlopet uth den vencknisse . . . edder leth men ene ghan, also he sick losen mach, dat moth he wol don . . .«. Hat das Recht von Cambray die Beihilfe zweier eingesessener Männer mit dem lübischen Recht gemein, so sprechen für den Sachsenspiegel, und wie mir scheint sehr nachhaltig, die auffallenden Übereinstimmungen im Wortlaut.

Und doch glaube ich nicht, daß der Sachsenspiegel direkt auf das lübische Recht eingewirkt hat. Die Vermittlerrolle fällt dem braunschweigischen Recht zu. Denn das braunschweigische Recht, ebenfalls auf Heinrich den Löwen zurückgehend, ist, wie wir gesehen haben, älter als das lübische Recht, und enthält nur die Grundsätze des sächsischen Landrechts, soweit sie unzweifelhaft sächsischen Ursprungs sind, die sich auch im lübischen Recht finden. Wenn außerdem noch im lübischen Recht einige andere sächsische Rechtssatzungen stehen, deren das braunschweigische Recht nicht gedenkt, so ist damit nach dem früher (S. 10) angeführten Beleg noch nicht gesagt, daß sie nicht trotzdem durch die Vermittlung des braunschweigischen Rechts in das lübische Recht gekommen seien. Mag man sich übrigens dieser Vermutung anschließen oder nicht, so zeigt doch jedenfalls auch die betreffende Bestimmung aus dem ottonischen Stadtrechte für Braunschweig unverkennbar den sächsischen Ursprung: »Swelich man deme anderen sculdich is unde begeit he ene binnen deme vicbilde, he mot ine wol ophalden mit sinen borgeren, of he des richtes nicht hebben ne mach to dhere tit . . . Swe enen man erwerft vor sin gelt binnen wicbilde . . ., he mot ine wol bringen an sine were, wante he ime

¹ Landrecht III 39, § 1, S. 330.

gelde. He sal ime also gedane spise geven alse sineme ingesinde. Entgeit he ime ane sinen danc, swe ine dar na erist begript vor sin gelt, dhe mot ene wol vor gerichte bringen . . .¹ Die Anordnung, daß der Gläubiger seinen Schuldner mit Hilfe von eingewilligten Bürgern arretieren darf, entspricht übrigens der von Cambrai mehr als die lübische, da sie sich wie die von Cambrai auf die Festnahme des Schuldners und nicht, wie in Lübeck, auf die Pfändung des dem Schuldner gehörenden Gutes bezieht. Ich bin nicht abgeneigt, sowohl die braunschweigische als auch die lübische Bestimmung als eine Kreuzung aus sächsischen und flandrischen Elementen anzusehen.

Ein Einfluß des Sachsenspiegels durch Vermittlung des braunschweigischen Rechts auf die lübischen Statuten läßt sich noch in einem anderen Falle konstatieren. Der Sachsenspiegel stellt den Rechtssatz auf, daß das Erbe von Gerichteten und von Selbstmördern den nächsten Erben zufallen solle: »Sve von gerichtes halven sinen lief vorlûset, oder dut he ime selven den dot, sine negeste gedeling nimt sin erve«². Die hiermit völlig übereinstimmende Anordnung des lübischen Rechts lautet: »Si aliquis sui ipsius homicida fuerit, quod deus avertat, vel per sententiam decollatus aut suspensus fuerit, heredes ipsius omnem hereditatem suam integraliter optinebunt«³. Auch diese Bestimmung findet sich, wie schon angedeutet, im braunschweigischen Recht. Hier heißt es im ottonischen Stadtrecht: »Ein man mach sinen hals wol verwerken unde siner erven aneward nicht«⁴. Auch hier bietet sich wieder eine zweite Möglichkeit. Die Keure für Brüssel von 1229 bestimmt: »Si quis hominem occiderit, et per viros honestos et juratos convictus fuerit; si capitur, caput pro capite, et bona ejus successoribus permanebunt«⁵. Ich glaube aber hier dem Sachsenspiegel den Vorrang erteilen zu können; denn während das Brüsseler Recht diese Bestimmung nur für die Gerichteten kennt,

¹ Br. U.B. I 2, §§ 14 u. 15, S. 5.

² Landrecht II 31, § 1, S. 60.

³ Hach I 83, S. 211.

⁴ Br. U.B. I 2, § 11, S. 5.

⁵ Warnkönig, Von der Wichtigkeit usw., Diplom. Anhang Nr. III, § 1, S. 57.

dehnt sie der Sachsenspiegel, ebenso wie das lübische und braunschweigische Recht, auch auf die Selbstmörder aus. —

Das lübische Recht ordnet in Übereinstimmung mit dem Sachsenspiegel an, daß derjenige, der in ein Kloster eintreten will, diesen Schritt nur in Gegenwart von sechs Zeugen tun kann. Der Grund hierfür liegt auf der Hand. Denn mit dem Augenblicke, wo der betreffende die Kutte anlegte, verlor er seine Erbansprüche auf die etwa vorhandenen Immobilien. Durch die Zeugen wollte man verhindern, daß er später seine Zugehörigkeit zu dem Kloster leugnen und doch mit Erbansprüchen auftreten könne. Daß hier der Grund für diese Bestimmung liegt, spricht der Sachsenspiegel ziemlich unzweideutig aus, indem er gerade den Spezialfall ins Auge faßt, daß »he's dar na besaken« will und einige Zeilen darauf betont, daß er damit seinen Heerschild niedergelegt habe. Der Lübecker Artikel verordnet nur, daß er in Begleitung von sechs Zeugen »zu Kloster fahren« müsse. Die betreffenden Artikel lauten: Sachsenspiegel: »Begift sich en man der werld, die to sinen jaren komen is, unde dut he monickes kledere an, . . . wel he's dar na besaken, man mach it up ine getügen ane gerichte, de man selve sevede jenes genote, die sik dar begeven hevet, die ene an disseme levende hebbet gesien«¹ . . . Lübeck: »Scholen lude buthen der stadt varen to klostere, dar en mothen nicht mer lude mede varen, wen sohs manns, dat sulff heren sint, by X marck sulvers«². —

Der Sachsenspiegel kennt das Verbot, Öfen, Schweineställe und Gänge (d. i. Kloaken) oder, wie es auch heißt, »Heimlichkeiten« näher als drei Fuß an das Grundstück des Nachbarn heranzubauen: »Oven unde gang unde swinekoven solen dre vote van me tune stan«³. Ebenso verordnet das lübische Recht: »En profathe [in den latein. Codizes »priveta«]. unde ein swine stall ene schal men nicht negher deme karckhave unde der straten maken, also viff voth, unde sinemen naber nicht negher also dree vothe«⁴. —

Wer überführt wird, wissentlich falsche Münzen in Umlauf

¹ Landrecht II 22, § 3, S. 251.

² Brokes I 199, S. 23. Nach Frensdorff (Stadtverf. S. 152) gehört die Bestimmung zu den Vorschriften der Luxusordnungen.

³ Landrecht II 51, § 1, S. 280.

⁴ Brokes I 142, S. 16.

gebracht zu haben, wird sowohl nach dem Sachsenspiegel wie nach lübischem Recht mit dem Verlust einer Hand bestraft. Überführt aber wird er in beiden Rechten auf verschiedene Weise. Nach dem Sachsenspiegel ist er überführt, wenn er wegen Diebstahls oder Raubes vorbestraft ist und man bei ihm $3\frac{1}{2}$ falsche Pfennige findet; nach dem lübischen Recht, wenn man das »Muntenmal« in seiner Hand findet. So bestimmt der Sachsenspiegel: »Sve sin recht verworcht hevet mit düve oder mit rove, vint man under ime virdehalven penning¹, it gat ime an die hant, he ne moge'r geweren hebben². Die entsprechende Stelle des lübischen Rechts lautet: »Si quispiam argentum non dativum produxerit et monetarius illud falsum esse pronunciaverit et ille, videlicet producens, in venalitatibus suis illud se accepisse asseruerit et hoc sola manu probaverit, ipse potius quam monetarius proficiet, dummodo signum quod dicitur muntenmal in manu sua repertum non fuerit. Si vero repertum fuerit, manuali sententie subiacebit³. —

Wenn ein Tier Schaden tut oder jemanden verletzt, so soll sein Besitzer den Schaden nach Wergeld oder Wert bessern. Erkennt er aber das Tier nicht als sein Eigentum an, was er dadurch dartut, daß er es nicht aufnimmt und nicht unterhält, so ist er der Wette ledig. Das drückt der Sachsenspiegel folgendermaßen aus: »Sleit he't aver ut, unde ne hovet noch ne huset noch ne etet noch ne drenket he't, so is he unsculdich an me scaden . . .⁴ Ebenso bestimmt das lübische Recht: »Si vero pecus vel iumentum alicuius in plateam venerit et lesionem alicui extra domum impinixerit, si dominus iumentum illud refutaverit et sibi non attraxerit, de lesione illa nichil penitus respondebit nec iurabit⁵. —

Wer einen Reinigungseid vor Gericht leisten soll und nicht vorkommt, ist nach dem Sachsenspiegel sowohl wie nach lübischem Recht überführt, außer wenn er nachweisen kann, daß echte Not⁶ sein Erscheinen verhindert habe. Der Artikel des Sachsenspiegels

¹ Gemeint sind in dem Artikel falsche Münzen.

² Landrecht II 26, § 2, S. 254.

³ Hach I 32, S. 194.

⁴ Landrecht II 40, §§ 1 u. 2, S. 269.

⁵ Hach I 64, S. 205.

⁶ Vgl. über den Begriff der echten Not Sachsenspiegel, Landrecht II 7.

lautet: »Sve so aver eide lovet vor scult, unde ne lested he ir nicht to rechter tit, he is an der scult gewunnen, dar die eide vore gelovet waren, it ne neme ime echt not die man bewise«¹. Das lübische Recht spricht denselben Grundsatz aus, wendet aber den Spezialfall an, daß der Eid wegen der Fasten- oder Adventzeit verschoben wird: »So wor en man oder mer ludes scholen en recht don vor richte, unde eset den in ener beslotenen tit, so wanne men dat recht scal don, also dat it is in der vasten oder in der avente, dhat men den ed verstet [fristet] wante to den eddaghen, kumt he den nicht, er si en oder mer, to siner rechten tit, so is he sines rechtes neder vellic worden, it ne si dat eme ofte en dat neme echt not.«² —

Endlich nehme ich auch für den folgenden Fall eine Einwirkung des Sachsenspiegels auf das lübische Recht an. Das sächsische Landrecht bestimmt, daß derjenige, der Einspruch gegen ein Urteil erheben will, das sofort nach der Urteilsverkündung tun muß: »Svelke gave die man siitt, oder svelk ordel die man vinden hort, ne weder redet he des tohant nicht, dar na mach he's nicht weder reden«³. Ebenso muß in Lübeck das Urteil gleich nach der Verkündung gescholten werden, ehe die Parteien die Gerichtssitzung verlassen, »widrigenfalls war das Schelten machtlos«⁴. Die lübischen Statuten enthalten diesen Grundsatz zwar nicht, aber aus mehreren Entscheidungen des lübischen Oberhofes geht hervor, daß er auch hier zu Recht bestanden hat. Auf eine Anfrage aus Kolberg (1401) erfolgte folgende Antwort: »Nademalen Hans Boye ordel to stunde an alse emme uppe de frage wol geböret hadde nicht bescholden, unde se uppe dem andern richtedage an uns beschelden will: Hirumme erkenne wy na rypen rade na Lubschen rechte dat vor machtlos, und juwe ordeel vor ein recht, dat stede und vast sy, und daranne schal sick Hans Boye genögen laten.«⁵ An den Rat von Reval erging 1470 folgende Entscheidung: »Na deme de parthie uth dem rechte gegan

¹ Landrecht II 11, § 1, S. 236.

² Westphalen III 22, § 227, col. 666; Hach II, § 223, S. 363. Westphalen druckt »uht not«!

³ Landrecht II 6, § 4, S. 233.

⁴ Michelsen, Oberhof, Einleit. S. 22.

⁵ Michelsen, Oberhof, Sammlung von Urteilen 1, S. 83.

sint unde dat erste ordel ungeschulden is gebleven, so blift dat leste ordel by macht unde werde, id ga dar furder umme alse Lubesch recht is'«.

Das lübische Recht ist dem Sachsenspiegel bei weitem nicht so sehr verpflichtet wie das Hamburger Stadtrecht; daß er aber auch auf die lübischen Statuten nicht ganz ohne Einfluß gewesen ist, glaube ich gezeigt zu haben.

Achtes Kapitel.

Die vereinzelte Übernahme einer Bestimmung des Römischen Rechts.

Zum Schluß habe ich noch auf eine Rechtsquelle hinzuweisen, die die lübischen Statuten in einem vereinzeltten Falle beeinflußt hat, auf das römische Recht. Das römische Recht kennt zwei Arten der Vormundschaft, die tutela und die cura. Dem tutor liegt die Sorge für die Minderjährigen ob, der curator soll den Mündigen bis zum vollendeten 25. Lebensjahre (masculi puberes zur Seite stehen. Aber auch Unzurechnungsfähige, Krüppel und Verschwender unterstehen der Kuratel, und zwar gilt für letztere die Grenze von 25 Jahren nicht. Ich gebe hier die wichtigsten Stellen des römischen Paragraphen: »Masculi puberes et feminae viripotentes usque ad vicesimum quintum annum completum curatores accipiunt: qui, licet puberes sint, adhuc tamen huius aetatis sunt, ut negotia sua tueri non possint. Dantur autem curatores ab isdem magistratibus, a quibus et tutores... Furiosi quoque et prodigi, licet maiores viginti quinque annis sint, tamen in curatione sunt... Sed et mente captis et surdis et mutis et qui morbo perpetuo laborant, quia rebus suis superesse non possunt, curatores dandi sunt«.²

Der entsprechende Artikel des lübischen Rechts deutet selbst auf seine Herkunft hin; er ist der einzige, der seine Quelle angibt; denn er beginnt mit den Worten: »Vordmer hebbe we des keyseris recht.« Kaiserrecht aber bedeutet in der mittelalterlichen Rechtssprache meist das römische Recht im Gegensatz zum Volksrecht, wie z. B. die Worte Rahewins: »Duo sunt, quibus nostrum

¹ Ebenda 45, S. 132.

² Justiniani institutiones Lib. I 23, Ausgabe von Krüger und Mommsen, S. 8.

regi oportet imperium, leges sanctae imperatorum et usus bonus predecessorum et patrum nostrorum¹ zeigen. Der lübische Artikel kennt ebenfalls die charakteristische Scheidung der Mündigen in die masculi puberes (bis zum 25. Jahre) und die majores. Dem curator für die minores entspricht im lübischen Recht der »bisorger«. Unsinnige, Verschwender und Krüppel sind nicht handlungsfähig. Nicht nur die technischen Rechtsausdrücke sind wiederholt, es ist sogar ein ganzer Satz wörtlich aus der römischen Bestimmung übernommen. Der Artikel spiegelt die geschilderten römischen Verhältnisse so deutlich wieder, daß ich ihn nur hier wiederzugeben brauche: »Vordmer hebbe we des keyseris recht, also dat nu vordmer en jewelic jungelinc al en he mundich si, unde to sinen achtein jaren comen si, he schal untfan van deme rade, uth sime schlechte, ofte andere bederve lude, de eme de rat gift to bisorgheren, bet also lange dat viv unde twintich jar si al umme komen; binnen den vivuntwintich jaren mach he nicht don ane besorger . . . Na deme 25. jare schal de jungelinc sülven raden, ofte got eme de klochheit gift dat het kan . . . kan aver hes nicht, . . . ofte is he furiosus, ofte prodigus, he schal al so lange wesen under den bisorgheren bet deme rade anders umme ene bedunke; vordmer omnes mente capti, surdi et qui in perpetuo morbo laborant sine intervallo, den schal men bisorgere gheven, ane de se nicht don [Westphalen »den«!] moghen, dat stede moge bliven, wo olt se oc werden²«. Auch das Recht, »unnütze Vormünder« abzusetzen, wird als Kaiserrecht bezeichnet: »Darumme so untfa wi also wi von rechte scholen, in dessen stukken des keisers recht also . . . unnutte schal de rat afsetten, unde schal andere wedder ansetten³«. Das römische Recht bestimmt hierüber: »Datum est autem ius removendi suspectos tutores Romae praetori et in provinciis praesidibus earum et legato proconsulis⁴«.

Wir dürften hier wohl einen der frühesten Belege für das Eindringen des römischen Rechts in das deutsche Recht überhaupt vor uns haben. Denn »vorerst sind die Spuren der Anwendung,

¹ Rahewin III 17, Schulausg., S. 150.

² Westphalen III 22, § 205, col. 664.

³ Ebend. § 204. Brokes I 184 u. 185, S. 21.

⁴ Institut. I 26.

bzw. Geltung des römischen Rechts in Deutschland äußerst bescheiden . . . Ein lebhafteres Interesse für das römische Recht zeigt sich erst im 14. Jahrhundert¹.

Später hat man sich in Lübeck gegen die Rezeption des römischen Rechts verzweifelt gewehrt. »Während Hamburg sich ihm zugänglicher zeigte, erließ Lübeck im Jahre 1555 an das Reichskammergericht einen Protest, weil an diesem gegen das Stadtrecht nach kaiserlichen geschriebenen Rechten geurteilt wurde«². Schon vorher, im Jahre 1456, hatte der Bürgermeister Heinrich von Warendorp öffentlich erklärt: »Nemant mot mit kaiserlichem rechte der stades rechte krenken, dat sulvest na des kaisers worde ewig stede und vest bliven scholl; wan de Latinsche rechte unser stades wesen unnütte und ganz untemlich sin«³. —

Neuntes Kapitel.

Schlußbemerkungen.

Zum Schluß sei es mir gestattet, hier in aller Kürze einige allgemeine Bemerkungen über die Übertragung von Stadtrechten einzufügen.

Es ist wiederholt vorgekommen, daß eine Stadt ihr altes Recht abgeschafft und ein neues angenommen hat. So hatte Gollnow zunächst magdeburgisches Recht, nahm aber später lübisches Recht an. In Medebach galt zuerst Soester, dann Rütthener Stadtrecht. Dieser letzte Fall ist besonders interessant; denn er bietet ein lehrreiches Beispiel dafür, wie schnell eine auf fremden Boden verpflanzte Verfassung sich verändert haben kann. Die von Rainald von Dassel verliehene und nach Soester Muster geschaffene Verfassung für Medebach gehört dem Jahre 1165 an. Erzbischof

¹ v. Below, Die Ursachen der Rezeption des Römischen Rechts in Deutschland, S. 107 f.

² Ebend. S. 24.

³ Pauli, Lübische Zust. I, S. 103. Wenn sich Lübeck um 1250 nach einem homo peritus in jure civili et canonico in der Lombardei umsah (L. U.B. II 25), so war der leitende Gedanke dabei wohl der, »sich einen der fremden Rechte Kundigen zu verschaffen, der ihm im Verkehr mit auswärtigen Fürsten, insbesondere aber bei den mannigfachen Streitigkeiten mit der Kirche ratend zur Seite stehen könnte«. (Frensdorff, Stadtverf., S. 118.)

Adolf I. verleiht der von ihm gegründeten Stadt Rüthen ebenfalls Soester Recht am 29. September 1200: »Hoc oppidum eo iure gaudebit et libertate, quas etiam oppidum Susatum sive aliae nostrae civitates habent«¹. Schon 1220 verleiht nun aber Erzbischof Engelbert I. an Medebach das Rüthener Recht: ». . . eisdem . . . concedimus et indulgemus omnes libertates, jura et privilegia opidanis nostris in Ruden . . . concessa et indulta«². Das Rüthener Recht muß also in den 20 Jahren gegenüber dem Soester Recht eine Reihe wichtiger Abänderungen und Zusätze erfahren haben, die dem von Medebach fremd waren, seinen Bürgern aber wünschenswert erschienen. Man verfuhr in diesem Falle also so, daß man sich nicht nur die gewünschten Bestimmungen verbriefen, sondern das ganze Stadtrecht verleihen ließ, selbst wenn die beiden Verfassungen im übrigen sehr ähnlich waren, wie es hier der Fall gewesen sein muß, da beide auf Soester Recht zurückgehen.

Richtete eine Stadt an eine andere die Bitte um Mitteilung des dort geltenden Rechts, so enthielt der Mitteilungsbrief keineswegs sämtliche Rechtssätze. Kam man dann einmal in Verlegenheit, so mußte man sich in der Stadt des Mutterrechts oder doch in einer Stadt, die mit dem betreffenden Recht schon völlig vertraut war, erkundigen. So sagt eine Urkunde Barnims I. für Gollnow vom 1. Juli 1268: »Insuper predictae civitatis cives habebunt . . . ius Magdeburgense . . . et idem ius Magdeburgense querent et afferent in Stetin in articulis suis dubiis et incertis«³.

Ebenso heißt es in der Mitteilung des Frankfurter Stadtrechts an Weilburg: »Hec ad presens sufficient. Et si in aliquo quod hic non est scriptum vel positum dubitatum fuerit, recursus ad nos habeatur, et dubitationem illam pro nostro posse ac discrecione expediemus et responsum super ipsis faciemus«⁴. »Es war nichts natürlicher, als daß man, wenn eine Stadt mit dem immer sehr unvollständig aufgezeichneten Rechte einer anderen bewidmet ward, dieselbe zur weiteren Rechtsbelehrung in den benötigten Fällen an die Mutterstadt verwies«⁵.

¹ Seibertz II 113, S. 155.

² Seibertz II 157, S. 207.

³ Pom. U.B. II 864, S. 196.

⁴ Keutgen, Urk. 155, § 21, S. 187.

⁵ Michelsen, Oberhof, Einleit. S. 3.

Daneben gab es noch einen zweiten Fall, in dem das Tochterrecht sich an das Mutterrecht zu wenden hatte, bei Appellationen. So heißt es in dem Mitteilungsbrief des Dortmunder Rechts an Memel: »Omnes sententie de quibus dubitatur requirende sunt apud nos de omnibus civitatibus Teutonie que sunt in Romano imperio in hunc modum: civitas illa, ubi talis sententia dubitativa vertitur et supra illa ad nos Tremoniam appellatur, in scripto debet ad nos transmittere sententiam illam, ut ipsam diffinitivam feramus.»¹ Ebenso machte auch Lübeck eine solche Oberinstanz zur Bedingung für die Mitteilung seines Rechts. In dem deutschen Kodex bei Westphalen heißt es: »Wert in den steden, dar unse recht is, gevunden jemende en ordel, dat wist men vor den rat, ofte he dat bescheldet; wert it eme den so gevunden van deme rade, dat it eme nicht recht ne dünket, so mach het vort beschelden vor unsen rat.«² Auf diese beiden Faktoren, die Rechtsbelehrung und die Appellation, begründet sich die Stellung der sogenannten Oberhöfe. Nur Magdeburg und Frankfurt a. M. verdanken ihren Einfluß als Oberhöfe gleichzeitig ihrer Stellung als kaiserliche Pfalzgerichte. Bei Lübeck dagegen ist es »lediglich die Verbreitung des Stadtrechts über zahlreiche Städte in den benachbarten Ostseeländern, welche den Rat dieser Hauptstadt der Hanse zu einem sehr wirk-samen Oberhofe erhoben hat.«³ In späterer Zeit, vom 15. Jahrhundert ab, verweigerte jedoch Lübeck jede Rechtsbelehrung und nahm den Charakter eines reinen Appellationshofes an. Erst im 15. Jahrhundert nahm der Einfluß des lübischen Oberhofes ab, im Zusammenhange mit der größeren Festigkeit und Ausbildung der Landeshoheit. Die letzte Appellation nach Lübeck fällt in das Jahr 1721⁴.

Hier taucht die Frage auf, ob etwa Lübeck selbst in den ersten Zeiten seines Bestehens, als sein Recht notwendig noch eines festen Gefüges entbehren mußte, zu irgendeiner anderen Stadt, etwa zu Soest oder zu Dortmund, in einem solchen Appellationsverhältnis

¹ Frensdorff, Dortmund. Stat. I 19, S. 30.

² Westphalen III, Nr. 22, § 111, col. 652, ebenso v. Bunge, Quellen des Reval. Stadtr. I C, § 111, S. 61.

³ Michelsen, Oberhof, Einleit. S. 12.

⁴ Für die Stellung des lübischen Oberhofes verweise ich auf die ausführliche Einleitung bei Michelsen.

gestanden habe? Die Antwort liegt schon in der Frage. Es kann nicht eine Stadt zwei oder noch mehr Appellationsinstanzen nebeneinander haben. Eine Stadt kann nur dann verpflichtet sein, an eine andere zu appellieren oder Rechtsbelehrungen von ihr einzuholen, wenn sie von jener in einem offiziellen Mitteilungsbrief ihre Statuten erhalten hat, wenn also wirklich eine einheitliche Rechtsquelle vorliegt. Das aber trifft für Lübeck, dessen Statuten, wie wir gesehen haben, eine so mannigfache Herkunft haben, nicht zu.

Hiermit können wir unsere Nachforschungen nach den Quellen des lübischen Rechts abschließen und die Summe aus den obigen Erörterungen ziehen.

Wir fanden drei Momente, die für die lübische Rechtsbildung von wesentlicher Bedeutung gewesen sind:

1. Es sind aus dem eigenen Interessenkreise der Stadt heraus eine Anzahl von originellen Satzungen neugeschaffen worden.
2. Einige in den deutschen Städten allgemeingültige Rechtsgrundsätze finden sich auch im lübischen Recht.
3. Bestimmungen aus einer ganzen Reihe von Städten, unter ihnen auch eine Anzahl Soester, sind in das lübische Recht aufgenommen worden.

Aus diesem von den Bürgern selbst gesammelten, teils entlehnten, teils neugeschaffenen Material hat Heinrich der Löwe eine Reihe von Satzungen ohne bestimmten Plan herausgegriffen, und »dar op gaff de hartige sine handfestinge«. Er hat nur das ihm von den Bürgern zur Bestätigung vorgelegte Recht durch sein Privileg anerkannt, nicht den Lübeckern ihre *iustitia* »verliehen«. Das wäre allenfalls möglich gewesen, wäre das lübische Recht einfach eine Herübernahme des Soester. So aber, wo es ein buntes Mosaik ist, gefügt aus Steinen, die von weither zusammengetragen sind, ist die Erklärung des Hergangs nicht denkbar. Eine solche sammelnde Tätigkeit liegt dem mittelalterlichen Landesherrn völlig fern.

So ist die Frage, die Nitzsch am Schluß seines Aufsatzes aufwirft und offen läßt, »was das eigentümliche des Soester Rechts zu der Zeit war, als Heinrich der Löwe Lübeck gründete und wodurch der Ort damals dahin gekommen war, daß ihn jener große Kenner und Schützer des sächsischen Handels für seinen Markt doch in gewissem Sinne zum Vorbild wählte«, eben dahin zu be-

antworten, daß einerseits nicht Heinrich der Löwe das Soester Recht »gewählt« und eingeführt hat, sondern daß er nur die von den Lübeckern selbst gewählten Rechte privilegio suo firmavit, und daß andererseits dem Soester Recht eine so eminente Bedeutung überhaupt nicht zukommt. Schuld daran, daß die Bedeutung des Soester Rechts für Lübeck überschätzt worden ist, ist Arnold, der sich einer, wenn auch nicht falschen, so doch gewiß ungenauen Ausdrucksweise schuldig macht. Denn daß tatsächlich nicht Soester Recht allein auf das lübische Recht eingewirkt hat, hoffe ich gezeigt zu haben, und diese Tatsache genügt, um dem Chronisten ungenaue Ausdrucksweise nachzuweisen. Eine andere Frage ist die, wie er dazu kam, gerade das Soester Recht herauszugreifen, wenn es bei der Lübecker Rechtsbildung nicht dominierend gewesen ist. Die Antwort liegt, meine ich, nicht allzufern. Das Soester Recht war das älteste deutsche Stadtrecht; es hatte am frühesten in einer Kodifikation seinen Niederschlag gefunden. Wenn Arnold daher schon aus der Gesamtheit der beteiligten Stadtrechte ein einzelnes herausgreifen wollte, vielleicht um einen kürzeren Ausdruck zu erzielen, vielleicht auch, weil er dieser Einzelheit keine wesentliche Bedeutung beilegte, so war es natürlich, daß er gerade das Soester wählte.

II.

Die mittelalterliche Flußschifffahrt im Wesergebiet.

Von

Paul Wegner.

A. Einleitung. Allgemeine Bemerkungen.

Von jeher haben die Wasserstraßen für Handel und Verkehr eine wichtige und durchaus anerkannte Rolle gespielt, doch schwerlich zu irgend einer Zeit mehr als im Mittelalter. Es überrascht, welchen Eifer zunächst die Städte, solange sie ihre Macht zu nutzen vermochten, dann mehr und mehr die Landesfürsten auf Erhaltung und Ausbau ihrer »Wasserwege« verwandten, und um so mehr, wenn man erfährt, daß es sich dabei um kleine und kleinste Wasserläufe handelte, die man heute meist gar nicht mehr als Verkehrswege anzusehen pflegt.

Dieser letzte Umstand wird freilich gern damit erklärt, daß die Flüsse damals, als noch weite Wald- und Sumpfbgebiete Regen- und Schneewasser nur langsam an die vorbeifließenden Wasserläufe abgaben, nicht nur einen größeren Wasserreichtum überhaupt, sondern vor allem auch einen höheren mittleren Wasserstand gehabt hätten. Eine solche Erklärung mag für die Frühzeit des Mittelalters zutreffen, für das 15. und 16. Jahrhundert reicht sie zweifellos nicht mehr aus. Der eigentliche Grund ist eben der, daß die Wasserstraßen in richtiger Wertschätzung ständig beaufsichtigt und sorglich in Stand gehalten wurden. Daher konnte auch, als vom Ausgange des 16. Jahrhunderts ab mit der politischen Bedeutung der Städte auch ihr opferwilliges Eintreten für die Fragen des Handels und Verkehrs dahinschwand, der Verfall

der Wasserstraßen so überraschend schnell und gründlich eintreten, daß spätere Bemühungen gar keinen oder doch nur geringen und vorübergehenden Erfolg hatten.

Erst bei einer solchen Auffassung wird recht verständlich, daß sich die Schiffahrtsgeschichte der meisten dieser kleineren Flüsse als ein stetes Ringen um die Erhaltung der Schiffbarkeit darstellt, als ein Kampf mit den mannigfachsten Hindernissen teils natürlicher, teils künstlicher Art.

Die natürlichen Hindernisse waren dieselben, die auch heute noch die Strombauverwaltungen beschäftigen: Unregelmäßigkeiten des Flußbettes, die ungünstigen Verlauf der Fahrrinne oder gefährliche Strömungen erzeugten, so besonders fallartige Senkungen, ferner zunehmende Versandung, endlich mangelnde Festigkeit der Ufer, die die Anlegung des Lein- oder Treidelpfades, von dem aus die Schiffe bei der Bergfahrt aufwärts gezogen werden mußten, unmöglich machte. Nur war die Strombautechnik längst nicht so entwickelt wie heute. Man kannte weder Buhnenbauten noch Baggermaschinen; man hielt, wie das aus Verordnungen der Lüneburger Schiffergilde und aus Nachrichten über die Fuldaschiffahrt deutlich wird, die Fahrrinne dadurch offen, daß man mit einem eisernen Haken oder Rechen (der sog. Teufelskralle) den angeschwemmten Sand aufwühlte und ihn von der Strömung wegspülen ließ. Im übrigen ist es erstaunlich, mit welcher Zähigkeit und welchem Wagemut man Schwierigkeiten überwand, die man nicht beseitigen konnte. Weder die das ganze Weserbett durchquerende Stauanlage der Hameler »Schlacht« noch der Höhenunterschied von etwa 2 m, der an der Mündung der Werra in die Weser bei Münden besteht, hat damals die Schiffahrt ernstlich gehindert. Wenn es nicht anders ging, so auf der Bergfahrt immer, half man sich dadurch, daß man diesseits der gefährlichen Stelle die Waren auslud, das Schiff mit Winden und Stricken hinüberhob und jenseits wieder belud, ein Verfahren, das durch die Kleinheit der oberländischen Fahrzeuge erleichtert wurde.

Zu den ungenügenden Mitteln zur Erhaltung der Wasserstraße kam mangelnde Bereitwilligkeit. Wenn an einem Flusse nicht eine Stadt überragende Bedeutung besaß und ihn als »ihren Wasserweg« ansah und behandelte, wurde selbst das Wenige, was getan werden konnte, selten und ungern getan. Die einzelnen

Ufergemeinden scheuten nicht allein Mühe und Kosten, sie fürchteten mehr noch, daß ihre Tätigkeit dem Nachbarorte von Nutzen sein könne, ein Bedenken, das namentlich wirksam war, wo die Zugehörigkeit des Flußlaufes zu verschiedenen Territorien den Konkurrenzneid durch politische Eifersucht verschärfte, wie das besonders in der Geschichte der Weserschiffahrt zutage tritt.

Freilich noch schroffer offenbarte sich dieser Eigennutz da, wo mit dem Interesse der Schiffahrttreibenden das Erwerbsinteresse anderer Kreise zusammenstieß: Man weigerte sich, das Ufer für den Leinpfad frei zu geben; man benutzte den Fluß zum Mühlenbetriebe, zum Fischfang, auch wohl zur Bewässerung des Uferlandes und baute dazu Stauanlagen, Mühl- und Fischwehre, Fischgehege aus Stangen und Flechtwerk (wie die sog. oelfache in Werra und Fulda), schlug Pfähle ein, um daran die Netze zu befestigen, und warf Steine hinein, um sich zu den Pfählen bequemen Zugang zu schaffen.

Auf die Schiffahrt nahm man dabei keinerlei Rücksicht; sie wurde vielmehr als etwas Störendes empfunden und war es schließlich auch. Die Anlegung des Leinpfades schädigte den Uferbesitzer. Er litt Einbuße an Acker- und Wiesenland, nicht minder an Wald, da die Stämme längs des Ufers niedergeschlagen werden mußten; er durfte das Vieh von der Weide nicht mehr nach Belieben an den Fluß zur Tränke führen, weil die Festigkeit des Ufers darunter litt, und er mußte auch sehr damit rechnen, daß die Schiffsleute sich nicht mit übermäßigen Rücksichten beschwerten, sondern Feld und Wiese als offene Tafel für sich und, wenn sie sich dessen bedienten, auch für ihr Zugvieh ansahen, auch wohl mehr zertraten als mitnahmen.

Ebenso war es für den Besitzer einer Stauanlage nicht damit getan, daß er sie mit einer genügenden Schiffschleuse versah. Die häufigen Beschädigungen, die Mühe der Beaufsichtigung, nicht zum letzten auch die gewöhnlichen Streitigkeiten zwischen den Schiffern und seinen Knechten, alles das ließ ihn oft eine ansehnliche Entschädigungssumme ausschlagen. Es blieb dann nur übrig, durch Kauf die ganze Mühlenanlage zu erwerben oder eine höhere Gewalt zur Entscheidung anzurufen.

Klagen über Störung durch den Fischereibetrieb sind nicht überall gleich häufig. Wir begegnen ihnen namentlich bei

der Werra- und Fuldaschiffahrt zur Zeit der Landgrafen Philipp und Moritz von Hessen, die durch besondere Erlasse Abhilfe schafften, indem sie verordneten, daß ein gewisser Raum für die Durchfahrt der Schiffe freigelassen würde, und die Zahl der Fischwehre beschränkten.

Eine ständige Gefährdung der Schiffe bildeten endlich die Brücken. Solche aus Stein gab es noch wenig; zudem bildeten sie mit ihren niedrigen Wölbungen und engen Pfeilerabständen, die das Wasser reißend durchströmte, eher eine Erschwerung als eine Erleichterung der Fahrt. Freilich gab es auch schon Zugbrücken; da aber mußten bei der Durchfahrt der Unterhaltungskosten wegen besondere Gebühren gezahlt werden.

Wenn nun ein Schiff durch die genannten natürlichen und künstlichen Hindernisse zu Schaden kam, war damit das Maß des Unglücks nicht voll. Es war mit dem Augenblicke der Grundruhr verfallen, diesem merkwürdigen, im ganzen Mittelalter zu Lande und zu Wasser geübten Rechte, nach dem der Grundherr der betreffenden Land- oder Wasserstraße den Inhalt des verunglückten Wagens oder Schiffes mit Beschlagnahme belegen, ja dem Eigentümer noch eine besondere Buße auferlegen durfte.

Gegen offenbaren Straßenraub gewährte die Wasserstraße natürlicherweise größere Sicherheit als der Landweg, eine unbedingte aber auch nicht. Es wird sich nicht immer, wenn von Raubschlössern die Rede ist, entscheiden lassen, ob die Räubereien auch auf den Wasserweg ausgedehnt worden sind, aber es hindert nichts, Fälle zu verallgemeinern, wo sich dies quellenmäßig feststellen läßt. Ein Raubschloß an der Weser war die Hämelsche Burg, die im Jahre 1487 zerstört wurde, weil ihre Inhaber die Schiffahrt auf der Weser gestört hatten, ein anderes, gleichfalls an der Weser in der Gegend von Münden gelegen, die Bramburg, deren Besitzer, wie man erzählt, ihr Handwerk mit großer Umsicht trieben. Sie hatten ein Seil quer durch den Fluß gezogen und es mit einer Glocke auf der Burg verbunden, so daß sie jederzeit durch ein Glockenzeichen aufmerksam gemacht wurden, wenn ein Schiff den Fluß hinauf oder herab kam.

Neben diesen mehr zufälligen Schiffahrtshindernissen bestanden noch zwei Einrichtungen, die den Verkehrswert der mittelalterlichen Wasserstraßen ständig beeinträchtigten und, wenn sie, wie

bei der Weser, häufiger auftraten, ihn fast häufiger machten, die Zölle und das ihnen verwandte Stapelrecht. Ohne daß hier näher auf diese beiden Einrichtungen eingegangen werden soll, mag zum besseren Verständnis des Nachstehenden einiges Wenige über sie bemerkt werden.

Ein Schiffahrtzoll wurde erhoben vom Landesherrn, der die durch sein Gebiet hindurchführende Wasserstraße als sein persönliches Eigentum ansah, und oft auch von den Städten.

Der Landesherr erhob ihn ursprünglich als Entgelt für die Erlaubnis, den Fluß zur Schiffahrt benutzen zu dürfen, auch wohl für die Verpflichtung, die Befahrer des Schiffahrtweges samt Schiff und Ladung zu beschützen, da wenigstens eine solche Verpflichtung ziemlich früh durch eine besondere Abgabe, das Geleitsgeld, erkauf werden mußte. Und zwar wurde er zunächst in Form einer einheitlichen Abgabe erhoben, wobei die Größe des Schiffes und die Art der beförderten Waren ohne Einfluß blieb.

Diese ursprüngliche Form des Zolles wurde mit der Zeit erheblich erweitert und verändert. Sie wurde erweitert zunächst dadurch, daß die Verpflichtung des Landesherrn, die Befahrer der Wasserstraße gegen alle Unbill zu schützen, wie oben bemerkt, durch eine besondere Abgabe, das Geleitsgeld¹, erkauf werden mußte. Diese Abgabe scheint ziemlich früh aufgekommen zu sein. Wenn sie neben dem Zoll nicht immer genannt ist, so ist das zweifellos darauf zurück zu führen, daß die Bezeichnung Zoll (tollen, theoloneum) oft zusammenfassend für den eigentlichen Zoll und die Nebenabgaben gebraucht worden ist.

Wie Schutz und Geleit mußte in der Folge auch die Erlaubnis zur Benutzung des Wasserweges eigens erkauf werden. Man empfand offenbar nicht mehr, daß sie das Wesen des eigentlichen Zolles ausmachte, diesen überhaupt erst veranlaßt hatte. Diesem Zwecke diente das Willegeld².

¹ Was die Handhabung des Geleits betrifft, so darf man aus dem Namen nicht schließen, daß der Landesherr jedem Warentransport etwa Bewaffnete mitgab; er stellte nur einen Geleitsbrief aus, der die Gefährdung des Besitzers zu ahnden versprach, und es ist nicht einmal ganz sicher, daß der Landesherr jede Verletzung des Geleits nachträglich mit angedrohter Strenge bestrafte.

² So wenigstens möchte ich diese Abgabe deuten. Sie wird nur
Hansische Geschichtsblätter. 1913. I. 7

Daß der Landesherr gegen Entrichtung des Zolles ursprünglich auch die Instandhaltung der Wasserstraße übernommen habe, ist wenig wahrscheinlich. Vielmehr blieb diese der an dem betreffenden Wasserwege interessierten Stadt überlassen, und der Landesherr unterstützte sie besten Falles dabei, indem er notwendige Ausbesserungsarbeiten erlaubte und bei Privatleuten, die den Schiffahrtsplänen der Stadt widerstrebten, für diese Fürsprache einlegte, in besonders hartnäckigen Fällen gegen sie auch mit Zwangsmaßregeln vorging. Erst im Beginn der Neuzeit, als die Städte die bisher erfüllte Aufgabe arg vernachlässigten, nahm der Landesherr sich der Wasserstraße an, fand darin aber sogleich einen Anlaß, eine neue Abgabe zu erheben, wie sie uns in der Schiffahrtsgeschichte der Aller als Schlacht- und Schleusengeld entgegentritt.

Abgesehen von diesen Erweiterungen erfuhr die ursprüngliche Form des Zolles nun aber eine erhebliche Änderung. Es ist vorhin gesagt worden, daß der Zoll ursprünglich als Abgabe für das Schiff samt der Ladung entrichtet worden sei. Die Änderung bestand nun darin, daß diese einheitliche Abgabe in einen besonderen Schiffs- und Warencoll zerlegt wurde, wobei aber zwei Stufen zu erkennen sind. Auf beiden war der Warencoll nach der Beschaffenheit der Waren und den dadurch bedingten Gewichts-, Maß- und Raumeinheiten, nach denen sie berechnet wurden, differenziert; der Schiffszoll dagegen war auf der einen Stufe für alle Schiffe ohne Rücksicht auf ihre Größe gleich, auf der andern zeigte auch er für die verschiedenen Schiffsgrößen verschieden hohe Sätze. Doch scheint es, daß die Zerlegung in Waren- und Schiffszoll bei gewissen Transporten nicht vorgenommen wurde; nachdem schon im Jahre 1348 auf der Ilmenau ein Waren- und Schiffszoll eingerichtet worden war, wurde noch in den Jahren 1371 und 1376 für Fischerkähne eine Abgabe erhoben, die die nach Lüneburg gebrachten Fische zollfrei ließ. —

In diesen Formen und mit den genannten Nebenabgaben wurde der Zoll erhoben sowohl als Durchgangs- wie als Umschlagszoll, d. h. bei der Durchführung von Waren und in dem einmal genannt, nämlich im Zoll- und Geleitsbrief für Braunschweig aus dem Jahre 1461, kehrt aber wohl in der Abgabe wieder, die als »in die Kanzlei gehörig« in einer Celler Polizeiordnung von 1537 erwähnt wird.

Falle, daß diese erst an der Erhebungsstätte zu Schiff geladen und ausgeführt wurden. Natürlich war nicht ausgeschlossen, daß eine Zollstätte beide Bedeutungen in sich vereinigte, wie das z. B. für den Celler Zoll nachzuweisen sein wird.

Mit dem Umschlagszolle berührt sich ziemlich eng der Zoll, der von den Städten erhoben wurde und als Marktzoll bezeichnet zu werden pflegt. Er war im Grunde nichts anderes, denn die Waren, die er traf, wurden hier auch von Lande zu Wasser oder umgekehrt verfrachtet. Nur die Begründung war anders. Der Landesherr erhob den Umschlagszoll als ausgesprochenen Wasserzoll, denn er gab gegen seine Entrichtung die Wasserstraße frei, die Stadt dagegen für die Erlaubnis, Waren ein- oder ausführen zu dürfen, wobei die Wasserstraße nicht anders behandelt wurde als die Landstraßen, die der Warenbeförderung dienten.

Die Frage, ob der städtische Zoll ähnlich ausgebildet worden sei wie der landesherrliche, wird bejaht werden dürfen. Geleitsgeld und Willegeld fielen freilich naturgemäß weg, aber das Bestehen eines besonderen Schiffszolles neben dem Warenzoll kann wenigstens in Hannover nachgewiesen werden; im übrigen sind die Nachrichten zu unbestimmt, um mehr darüber zu erkennen.

Wenn vorhin das Recht der Städte, einen Wasserzoll zu erheben, aus der Bedeutung des Marktzolles hergeleitet worden ist, so hätte es auch damit begründet werden können, daß die Städte doch den Wasserweg aus eigenen Mitteln zu unterhalten hatten. Doch scheint der städtische Wasserzoll nicht mit Rücksicht darauf erhoben worden zu sein, denn als Hannover den Schiffahrtsweg der Leine auf eigene Kosten wieder herstellte, verabredete es mit Bremen die Einrichtung einer Sonderabgabe über den gewöhnlichen Zoll, die ausdrücklich und allein zur Deckung der Ausgaben dienen sollte. --

Neben den vom Landesherrn erhobenen und den städtischen Wasserzöllen sind endlich zu nennen die sogenannten Gebührenzölle, die bei der Durchfahrt durch Zugbrücken und Schleusenanlagen an deren Besitzer, also an Privatpersonen, als Entgelt für die Mühe des Durchschleusens und für die Kosten der Unterhaltung gezahlt werden mußten. Doch begegnen Zölle dieser Art selten, wahrscheinlich, weil die interessierten Städte, statt sie dauernd zu

zahlen, die Besitzer durch eine einmalige Ablösungssumme befriedigt haben werden. Wenigstens lassen die Verträge, durch die sich die Stadt Hannover die Durchfahrt durch die Mühlenwehre in der Leine erkaufte, ein solches Verfahren deutlich genug erkennen.

Es bleiben nun nur noch zwei Arten von Schifffahrtsabgaben zu erklären, das Ungeld und das Niederlage-, Schlacht- oder Platzgeld.

Von diesen ist das Ungeld nur ungefähr zu bestimmen. Es bedeutete in der Regel gar keine Zollabgabe, sondern die Gesamtheit der Unkosten, die ein Warentransport verursachte¹; als Zollabgabe erscheint es gewöhnlich in der Verbindung »Zoll und Ungeld« und bezeichnet dann wahrscheinlich die Gesamtheit der Nebenabgaben des Zolls².

Die andere Abgabe, das Niederlage-, Schlacht- oder Platzgeld, wird zweckmäßiger in Verbindung mit dem Stapelrecht erklärt werden.

Ein Stapelrecht wurde besonders in Städten geltend gemacht, die für ein bestimmtes Gebiet früh die Bedeutung eines Markt- und Umschlagsortes erlangten, also wesentlich in Städten, die durch ihre Lage zu Umschlagsplätzen entweder zwischen Fluß- und Landverkehr (so Braunschweig, Hannover, Lüneburg, Münden) oder zwischen Fluß- und Seeverkehr (so Hamburg und Bremen) vorbestimmt waren oder die auch, wo die natürlichen Ursachen nicht ausreichten, eine solche Geltung selbst künstlich herbeiführten (wie etwa Münden und Hameln)³.

In Städten dieser Art war der ursprüngliche Zustand der, daß die Bewohner des umliegenden Landes hier ihre Erzeugnisse verkauften, ein Zustand, der für die Bürger der Stadt natürlich gewinnbringend war und ihrem Handel Richtung und Inhalt gab.

¹ Nur in diesem Sinne kommt es im Nachstehenden vor.

² So z. B. Lüneb. U.B. I, Nr. 126, S. 81: *Ab omnis ungheldi et telonii solutione liber . . . ad teloneum persolvendum tenebitur et ungheldum.*

³ Münden, indem es wenigstens die Fulda durch ein Lachwehr so gut wie ganz abspernte, Hameln, indem es das ganze Mittelalter hindurch bis in die neueste Zeit das Stauwerk der sogenannten Schlacht unterhielt.

Um so größer war nun aber der Nachteil für sie, als die Bewohner des Umlandes bei gesteigerter Handelstätigkeit dazu übergingen, ihre Waren über den bisherigen Marktort hinaus ferner gelegenen Zielen zuzuführen. Der Gewinn des Zwischenhandels ging zum großen Teil verloren, ja man wurde vielleicht nicht einmal mehr genügend mit den Waren versorgt, die man selbst brauchte, wie etwa Salz und Korn. So war es denn natürlich, daß man den früheren Zustand wenigstens in einigem Umfange zu erhalten suchte. Dazu aber mußte das Stapelrecht dienen.

Die Formen, in denen dies zur Anwendung kommen konnte, waren verschieden. Es konnte entweder gefordert werden, daß

1. alle eingebrachten Waren,
2. ein Teil davon,
3. nur bestimmte Waren,
4. diese nur zum Teil

in der Stadt verkauft würden, oder daß

5. alle eingebrachten Waren,
6. ein Teil davon,
7. nur bestimmte Waren,
8. diese nur zum Teil

in der Stadt wenigstens eine gewisse Zeit lang zum Verkaufe feilgeboten würden; wobei aber nur die letzten vier Arten als Stapelzwang im eigentlichen Wortsinne verstanden zu werden pflegen, während man die übrigen zweckmäßig als Verkaufszwang bezeichnet.

Daß bei dieser Fülle von Möglichkeiten das Stapelrecht in verschiedenen Städten verschieden gehandhabt wurde, versteht sich von selbst. Man wird aber nicht einmal sagen dürfen, daß jede Stadt sich gleich auf eine bestimmte Form festlegte. Das wird wohl früh geschehen sein in Städten, wo die Warendurchführung qualitativ und quantitativ eine gewisse Stetigkeit bewahrte, wie z. B. in Münden (Salz) und in Minden (Holz); in einer Stadt wie Bremen aber, wo alle Erzeugnisse des Oberlandes zusammenströmten, scheint das Stapelrecht, den Augenblicksbedürfnissen angepaßt, zwischen all den genannten Formen hin- und hergeschwankt zu haben, wenigstens bis zum Jahre 1542, wo es durch ein kaiserliches Privileg auf einen bestimmten Stand gebracht wurde.

Aber selbst da, wo das Stapelrecht früh eine feste Form annahm und in dieser durch ein Privileg des Landes- oder Reichsoberhauptes bestätigt wurde — solche Bestätigungen sind von den Städten bei den Anfeindungen, die ihre Ansprüche begreiflicher Weise fanden, bald sehr erstrebt worden —, läßt sich eine Weiterentwicklung nicht verkennen.

Was diese anlangt, sollte man wohl erwarten, daß bei zunehmender Großzügigkeit des Handelsverkehrs die Schärfen des Stapelrechts sich gemildert hätten; aber das Gegenteil trat ein. Wenngleich, wie gesagt, keine von den aufgeführten Anwendungsarten als die eigentliche, überall gültige Grundform des Stapelrechts wird bezeichnet werden können, so scheint dies doch zunächst ziemlich allgemein in der mildereren Form des eigentlichen Stapelzwanges, nach dem nur Feilbietung der durchgeführten Waren gefordert wurde, angewendet worden zu sein. Nun aber werden Ansätze bemerkbar, den bloßen Stapelzwang zu einem Verkaufszwange zu erweitern.

Bemühungen dieser Art haben freilich im großen und ganzen nicht zum Erfolge geführt. Ein Verkaufszwang, selbst nur für bestimmte Waren, ist ganz vereinzelt durchgesetzt worden und heftigem und dauerndem Widerspruch ausgesetzt gewesen, wofür besonders die Stapelrechtsstreitigkeiten zwischen Bremen und Minden lehrreich sind.

Dafür ist der bloße Stapelzwang in anderer Weise zwiefach verschärft worden, einmal durch den sogenannten Umladezwang, zum andern durch die Einrichtung des schon erwähnten Niederlage-, Schlacht- oder Platzgeldes, beides Verschärfungen, die wahrscheinlich der Absicht entsprangen, nachdem ein direkter Verkaufszwang nicht hatte durchgesetzt werden können, den fremden Kaufleuten den Verkauf der Waren dadurch wünschenswert zu machen, daß man ihre Weiterführung wesentlich erschwerte.

Der Umladezwang bestand in der Forderung, die Waren, die aus der Stadt weiter befördert werden sollten, nur in Transportmitteln der Bürger der Stapelstadt auszuführen.

Das Niederlage-, Schlacht- oder Platzgeld war seiner Bedeutung nach einheitlich, ist aber verschieden begründet worden. Die Bürger von Münden rechtfertigten es damit, daß sie den Platz zwischen der Stadtmauer und Werra und Fulda zur »Schlacht«

ausgebaut hätten, an der die Schiffe fortan bequem anlegen und Ladung nehmen und löschen könnten. Der Umstand aber, daß sie diese Abgabe nur von fremden Schiffen erhoben, außerdem einschärften, daß kein Schiff anders als an der Schlacht anlegen dürfte, läßt erkennen, daß die Einrichtung der Schlacht wohl nur den Zweck hatte, die neue Abgabe zu decken, mit der sie die Kaufleute treffen wollten, die einen Verkaufszwang nicht von selbst anerkannten. — In Bremen, wo dieselbe Einrichtung unter dem Namen eines Platzgeldes bestand, wurde sie nicht so umständlich maskiert. Die Abgabe mußte entrichtet werden für die Güter, die von der See heraufkamen und, ehe sie ins Oberland gingen, aus irgend welchen Gründen zunächst in Bremen aufgestapelt wurden. Die Klagen der Bürger von Minden lassen aber erkennen, daß diese Abgabe mit Berechnung gegen die gekehrt war, die das Stapelrecht Bremens nicht anerkannten. Sie diente mithin demselben Zweck wie das Mündener Schlachtgeld, und beide Bezeichnungen, »Schlachtgeld« und »Platzgeld« können daher zweckmäßig unter dem erst neuerdings geprägten Ausdruck des »Niederlagegeldes« zusammengefaßt werden. —

B. Geographische Übersicht.

Unter den Nebenflüssen der Weser nimmt die Aller eine besondere Stellung ein. Sie vereinigt in ihrem Flußgebiete die Wasserwege des Harzvorlandes, mit dem die Weser selbst gar nicht in Verbindung steht, da sie oberhalb der Allermündung keinen auch nur einigermaßen bemerkenswerten Zufluß von rechts empfängt, und sie bezeugt in ihrem Flußbilde, das sich aus einem schiffbaren Hauptstrange und zwei wenigstens ehemals schiffbaren Seitensträngen zusammensetzt, eine durchaus selbständige Entwicklung, die sich auch darin ausprägt, daß die Weser nach der Einmündung der Aller deren Laufrichtung annimmt. Es erscheint daher zweckmäßig, neben dem Flußgebiet der Weser im engeren Sinne das der Aller als besonderen Abschnitt zu behandeln. Es bleibt nunmehr über den Aufbau der beiden Flußsysteme noch einiges zu sagen.

I. Das eigentliche Flußgebiet der Weser.

Die Weser entsteht, wie man sich heute zu sagen gewöhnt hat¹, aus dem Zusammenfluß der Werra und Fulda, durchfließt von hier ab, die nordwestliche Laufrichtung der Werra lange beibehaltend, den nach ihr benannten Teil des mitteldeutschen Berglandes, tritt bei Minden durch die Westfälische Pforte in das Flachland ein, verfolgt in diesem zunächst eine nördliche Richtung, wird aber durch die mit großen Wassermengen einmündende Aller abermals nach Nordwest abgelenkt und wendet sich erst unterhalb Bremens wieder gen Norden, um nun in meeresbuchtartiger Verbreiterung dem Meere zuzufließen.

Für die Flußschifffahrt, besonders die mittelalterliche, kommt sie aber nicht mit diesem ganzen Laufe in Betracht, sondern nur mit der Strecke von Münden bis Bremen, die man zur Unterscheidung von dem als Unterweser bezeichneten Mündungsgebiet Oberweser nennt. Denn da bei Bremen das Tidengebiet des Flusses beginnt, d. h. die Strecke, die der Einwirkung von Ebbe und Flut untersteht, ist Bremen bis in die neuste Zeit hinein von Seeschiffen aufgesucht worden und das ganze Mittelalter hindurch der Umschlagsplatz für Fluß- und Seeschifffahrt gewesen.

An Nebenflüssen, wenigstens an solchen, bei denen die Frage der Schiffbarkeit überhaupt gestellt werden kann, empfängt die Weser von links:

1. Bei Karlshafen vom Rothaargebirge her die Diemel,
2. oberhalb Mindens die vom Teutoburger Walde kommende Werre,
3. unterhalb der Stadt Bremen, also auf der Strecke, die selbst nicht mehr für die Schifffahrtsgeschichte berücksichtigt wird, die Hunte.

¹ Nach der bis in diese Zeit und besonders im Mittelalter gültigen Auffassung ist die Weser die Fortsetzung der Werra, die Fulda nur einer ihrer Zuflüsse, wie sich das ja auch in der Gleichheit der Namensformen ausdrückt. Beide, Werra und Weser gehen zurück auf wisuraha, verkürzt wisura, wesera. Auf ndd. Sprachgebiet blieb das inl. s, und es entstand mit Abfall des -a und jüngerer Dehnung des e die heutige Lautform weser, auf obd. bildeten sich durch den hier üblichen Übergang von s zu r und Ausfall des Zwischen vokals Formen wie werra, wirra u. ä. Übrigens kommt die obd. Form zahlreich genug auch in ndd. Quellen vor.

Auf der rechten Seite hat sie oberhalb der Allermündung überhaupt keine nennenswerten Zuflüsse, weil hier in geringer Entfernung die Leine parallel zu ihr dahinfließt; auch zunächst unterhalb der Allermündung nicht. Erst als Unterweser nimmt sie unter den Abwässern des Küstengebiets zwischen der untersten Weser und der untersten Elbe die durch die Vereinigung von Wümme und Hamme gebildete Lesum, die Lune und die Geeste auf, die Lesum etwa in der Mitte zwischen Bremen und der Huntemündung, die beiden andern erst in der Gegend von Bremerhaven.

Von den Quellflüssen der Weser entspringt die Werra nahe bei der Vereinigungsstelle von Thüringer- und Frankenwald, fließt zunächst in nordwestlicher Richtung am Abhange des Thüringerwaldes entlang, umgeht mit rechtwinkliger Wendung nach Nordost dessen Nordabfall, indem sie zugleich durch die Thüringische Pforte in das Hessische Bergland eintritt und ihren größten Nebenfluß, die Hörsel, von rechts empfängt, und fließt dann wieder in bestimmt nordwestlicher Richtung in vielgewundenem Laufe der Vereinigung mit der Fulda zu. Als schiffbar gilt sie heute nur mit einem Teile des letzten nordwestwärts gerichteten Abschnitts, nämlich auf der 67,96 km langen Strecke von Wanfried ab¹.

Die Fulda kommt von der Rhön, umgeht das Knüllgebirge in westlich geöffnetem Bogen und fließt in nördlicher Richtung durch die Senke zwischen Meißner- und Habichtswald bis zur Vereinigungsstelle bei Münden. Sie nimmt unterhalb des Habichtswaldes die ihr an Länge und Wasserreichtum wenig nachstehende Eder auf, die vom Rothaargebirge herkommt und kurz vor ihrer Mündung durch die auf dem Vogelsberg entspringende Schwalm verstärkt wird. Als schiffbar gilt sie heute auf der 76,9 km langen Strecke von Blankenheim ab², das etwa in der Mitte des gegen das Knüllgebirge gerichteten Bogens liegt.

Die verkehrsgeographische Bedeutung der Weser war im Mittelalter verhältnismäßig gering. Denn daß sie damals schon als Wasserstraße zwischen Süddeutschland und der See gedient hätte, läßt sich kaum erweisen; erst die Bemühungen der hessi-

¹ Weser und Ems, hrsg. v. H. Keller, Berlin 1901, Bd. II, S. 360.

² Das, S. 431.

schen Landgrafen um die Schiffbarmachung der Werra und Fulda und ihrer Zuflüsse zu Beginn der Neuzeit können als Ansätze hierzu angesehen werden. Außerdem konnten bei der Enge des Wesertales bis zur Westfälischen Pforte hinab und der damit verbundenen Bevölkerungsdürftigkeit Handelsplätze von Bedeutung nicht entstehen. So bildete sie in ihrem ganzen oberen Laufe denn nur den Zufuhr- und Abfuhrweg für Thüringen, das Eichsfeld und das Hessische Bergland, wobei Münden der Umschlagplatz war, und hatte größere Bedeutung erst wieder für Minden, das am Übergange zwischen Berg- und Flachland als Markt für die westlich der Weser liegenden Randgebiete eine Stellung ähnlich wie Hannover und Braunschweig einnahm.

Ihre Nebenflüsse aber waren nicht dazu angetan, ihr neue Aufgaben zu erschließen; Diemel und Werre nicht aus dem Grunde, weil die Frage, ob sie der Schifffahrt überhaupt gedient haben, offen bleiben muß, ziemlich sicher sogar verneint werden kann, während diejenigen, die ihr unterhalb Bremens zufließen, eben deswegen mit der eigentlichen Flußstrecke der Weser kaum mehr zusammenhängen.

Unter ihnen hat die Hunte, die vom Wiehengebirge, den Dümmer durchfließend, in nordwärts gerichtetem Laufe herankommt, sich von Oldenburg, wo sie bereits 60 m breit ist, ostwärts der Weser zuwendet und auf dieser Strecke der Einwirkung der Meeresflut untersteht, als Schifffahrtsweg der Stadt Oldenburg eine ziemlich selbständige Bedeutung gehabt und hat sie noch heute.

Dagegen lassen Lesum, Lune und Geeste die Schifffahrt, die auf ihnen zweifellos bestanden hat, gar nicht erkennen, doch kann darauf hingewiesen werden, daß zwischen der Wümme, dem südlichen Quellfluß der Lesum, der in der Lüneburger Heide auf den Höhen von Wilsede entspringend, in westwärts gerichtetem Laufe der Weser zustrebt, und zwischen Bremen schon im Ausgange des 13. Jahrhunderts mittelst des sogenannten Kuhgrabens eine Wasserverbindung zu Schifffahrtswegen hergestellt worden ist.

Von den linken Nebenflüssen der Weser mag beiläufig noch die Ochtum erwähnt werden, die von der Südwestecke des Bremer Gebietes auf eine Strecke der Weser parallel fließt und unterhalb

Bremen in sie mündet; nicht, weil sie der Schiffahrt gedient hat, sondern weil einmal der Plan aufgetaucht ist, die Weser zum Ruin der Stadt Bremen in sie abzuleiten.

II. Das Allergebiet.

Das Flußsystem des Allergebietes setzt sich zusammen aus Aller, Oker und Leine.

Die Aller, die auf den letzten nordöstlichen Vorhügeln des Harzes nordwestlich von Magdeburg entspringt, verfolgt zunächst eine vorwiegend nördliche Richtung, wendet sich aber bald, nachdem sie die sumpfige Niederung des Drömlings verlassen hat, nach Nordwest und hält, am Südrande der Lüneburger Heide entlangfließend, diese Richtung bis zu ihrer Vereinigung mit der Weser ein.

Die Oker, die etwa in der Mitte zwischen Gifhorn und Celle in sie mündet, verfolgt eine durchweg nördliche Richtung. Sie entspringt auf dem Klausthal-Zellerfelder Harzplateau und nimmt, noch in ihrem Oberlaufe, die Harzflüßchen Radau und Ecker, weiter abwärts, aber noch oberhalb Wolfenbüttel, die vom Elme herabkommende Altenau oder Nette auf, alles Zuflüsse, die gar nicht erwähnt zu werden brauchten, wenn an sie nicht die Schiffahrtspläne des Herzogs Julius von Braunschweig im letzten Drittel des 16. Jahrhunderts geknüpft worden wären.

Auch die Leine hat trotz mehrerer großer Bogenbildungen einen nordwärts gerichteten Lauf. Sie entspringt auf dem Eichsfelde, tritt schon vor ihrer Vereinigung mit der Innerste in das hier weit ins Bergland einbuchtende Tiefland ein und erreicht die Aller etwa in der Mitte zwischen Celle und Verden.

Die wichtige verkehrsgeographische Bedeutung des Allergebiets besteht darin, daß es die Erzeugnisse des äußerst fruchtbaren und an Bodenschätzen reichen Harzvorlandes der Weser und durch diese der See zuführt. Demgemäß beruht sie nicht eigentlich auf der Aller, die wie bemerkt am Südrande der Lüneburger Heide dahin fließt und damit dem sandigen und von Moorflächen durchzogenen unfruchtbaren Gebiet des alten Meeresbodens angehört, also selbst kein zur Ausfuhr drängendes Hinterland besitzt. Solange vielmehr Oker und Leine schiffbar waren und die

Wasserwege der beiden Brennpunkte des oberländischen Handels, nämlich der Städte Braunschweig und Hannover darstellten, fiel die geschilderte Aufgabe ganz vorwiegend ihnen zu, und die Aller hatte Geltung nur als Durchgangsstraße für den Schiffsverkehr, der von Oker und Leine in sie einmündete. Als dann freilich die Schiffbarkeit dieser Flüsse aufhörte, auch vorher schon während der Zeit, wo sie vorübergehend aufgehoben war, ging der Verkehrswert der Oker und Leine doch an die Aller über. Die Handelsgüter des Oberlandes wurden auf dem Landwege an sie herangeführt und auf ihr wesen- und seewärts verschifft.

C. Historische Darstellung.

I. Das Wesergebiet.

a) Die Quellflüsse der Weser.

Über die Geschichte der Schifffahrt auf Werra und Fulda liegt eine ausführliche Abhandlung von H. Brunner vor¹, die außer den gedruckten Quellen auch ungedrucktes Material verwertet hat. Da sich das darin Gesagte nur durch einige unwesentliche Mitteilungen erweitern läßt, erscheint es angemessen, hier nur einen kurzen Überblick zu geben und im übrigen auf die Brunnersche Arbeit zu verweisen.

Werra und Fulda scheinen der Schifffahrt schon sehr früh gedient zu haben. Streitigkeiten zwischen den Klöstern Fulda und Hersfeld über die Schifffahrt auf der Hörsel, dem größten rechten Nebenfluß der Werra, die bis in die Zeit Kaiser Ottos I. zurückreichen und unter seinem Sohne zum Austrag kamen², beweisen zwar für eine Schifffahrt auf den genannten Flüssen unmittelbar nichts, doch sind diese ohne Zweifel gleichfalls befahren worden, wenn das schon mit einem so unbedeutenden Flußchen wie der Hörsel geschah.

In der Tat lassen Nachrichten aus dem Ende des 12. und Anfang des 13. Jahrhunderts über eine Schifffahrt, die das Kloster

¹ Beiträge z. Gesch. d. Schifffahrt in Hessen, bes. auf d. Fulda, Ztschr. f. Hess. Gesch., N. F. Bd. 16 (1891), S. 202 ff.

² O. Dobenecker, Regesta diplomatica necnon epistolaria historiae Thuringiae, Bd. I (Jena 1895), Nr. 507.

Lippoldsburg a. d. Weser¹ auf Werra und Fulda unterhielt, erkennen, daß die Schifffahrtsübung auf diesen Flüssen damals schon über die ersten Anfänge hinaus war, denn sie erweisen, daß es bereits in Eisenach a. d. Hörsel, in Kreuzburg (seit 1229 auch in Allendorf) a. d. Werra, in Kassel a. d. Fulda und in Münden am Zusammenfluß der Werra und Fulda landgräflich-thüringische Beamte gab, die hier von den vorbeifahrenden Schiffen Zoll erhoben².

Für die weitere Entwicklung der Schifffahrt wurde es von größter Bedeutung, daß im Jahre 1246 mit Heinrich Raspe die Landgrafen von Thüringen ausstarben und alsbald Münden in den Besitz des Herzogs von Braunschweig-Lüneburg kam. Der durch seine Lage ohnehin begünstigte Ort gewann, von Otto dem Kinde zur Stadt erhoben, rasch Bedeutung und war bald bestrebt, die Schifffahrt auf den hier zusammenströmenden Flüssen unter seinen Einfluß zu bringen. Seit dem Ende des 13. Jahrhunderts machten die Müндener Bürger unter Berufung auf ein Privileg, das sie im Jahre 1246 von Otto d. Kinde erhalten haben wollten³, ein Stapelrecht für alle nach Münden kommenden Fahrzeuge geltend.

Sie trafen damit namentlich den Salzhandel, der zwischen Allendorf—Sooden a. d. Werra und Kassel betrieben wurde, und insbesondere die Bürger von Kassel, die offenbar bisher an der Verschiffung des Salzes auf diesem Wege wesentlichen Anteil gehabt hatten. Die Folge war, daß sich zwischen beiden Städten ein sehr gespanntes Verhältnis herausbildete, das bald in dem sogenannten Retorsionsedikt des Landesherrn von Kassel, des Landgrafen Otto von Hessen, vom Jahre 1316 seinen Ausdruck fand,

¹ An der Mündung der Schwülm, Nonnenkloster, gestiftet im Jahre 1088. Vgl. Hessenland, hrsg. v. F. Zwenger, Bd. 13 (1899), S. 192.

² Dobenecker, a. a. O., Bd. II (1900), Nr. 656, 732, 2423; Bd. III, 1 (1904), Nr. 66.

³ Die Frage der Echtheit behandelt außer Brunner (S. 207) R. Doebner, Die Städteprivilegien Hzg. Otto d. K., Hann. 1882, S. 26 f. Der Vermutung Brunners, daß die Urkunde vielleicht erst gegen 1316 in bewußter gegen Hessen gerichteter Absicht gefälscht sei, widerspricht die Bestätigung dieses Ottonischen Privilegs durch die Herzöge Otto und Albrecht aus dem Jahre 1292 (Sudendorf, U.B. I, Nr. 121), man müßte denn auch diese für eine Fälschung ansehen.

in dem dieser gegen die Ausübung des Stapelrechtes protestierte und drohte, daß andernfalls die Mündener in Kassel einem gleichen Zwange unterworfen sein sollten¹.

Dies Retorsionsedikt scheint nicht wirkungslos geblieben zu sein, da von Stapelrechtsstreitigkeiten auf lange Jahre nun nichts mehr verlautet. Allerdings ist für diese Folgezeit über 200 Jahre hin unsere Kunde von Werra- und Fuldaschiffahrt überhaupt sehr dürftig.

Um die Wende des 15. Jahrhunderts ließ Landgraf Wilhelm II. von Hessen ein Lachwehr oberhalb der Fuldamündung abbrechen, weil es die Vorbeifahrt der Schiffe hinderte². Im Jahre 1506 sicherten Landgraf Wilhelm und Herzog Erich d. Ältere von Braunschweig-Kalenberg einander für ihre Untertanen Handels-, Verkehrs- und besonders auch Schiffahrtsfreiheit in ihren Gebieten zu³; 30 Jahre später wurde speziell für die Fulda ein ähnliches Abkommen getroffen⁴ und im Jahre 1535 hob Landgraf Philipp in seinem Gebiete die Grundruhr zu Lande und zu Wasser auf⁵. Außer diesen von Brunner verzeichneten Nachrichten sei hier noch auf die Kasseler Stadtrechnungen von 1468–1553 hingewiesen, in denen an einer Stelle Personen genannt sind, die bestimmte Beträge empfangen hätten, »zu soilde uff der weser verdienet«⁶, und an einer andern Leute aus Spickershausen (a. d. Fulda unweit der Mündung), von denen »der von Cassel grosse schiff« heraufgeführt worden sei⁷.

Immerhin lassen diese vereinzelt Nachrichten erkennen, daß eine Schiffahrt auf Werra und Fulda trotz des Mündener Stapelrechtsanspruches fortbestand. Und wir dürfen vielleicht gerade aus ihrer Spärlichkeit schließen, daß sie sich ungestört und gleichmäßig entwickelte, denn die Quellen fließen reichlicher erst nach

¹ J. Ph. Kuchenbecker, *Analecta Hassiaca*, Coll. IV (Marburg 1730), S. 267.

² W. Lotze, *Gesch. d. Stadt Münden* (Münden 1878), S. 27 f.

³ Brunner, a. a. O., S. 209.

⁴ Das. S. 212.

⁵ Das. S. 211.

⁶ *Ztschr. f. hess. Gesch.*, N. F. Suppl. Bd. 3 (1871), S. 106, § 27 (Ad. Stölzel).

⁷ Das. S. 154, § 82.

dem ersten Drittel des 16. Jahrhunderts, wo Münden sein Stapelrecht von neuem geltend machte und der alte Streit zwischen Münden und Kassel, bald auch zwischen der braunschweigischen und hessischen Regierung, mit größter Schärfe erneuert wurde. Die Nachrichten über diesen sind zugleich die wichtigsten über die Schiffahrt auf Werra und Fulda. Da es sich aber aus dem eingangs angegebenen Grunde erübrigt, ihnen im einzelnen nachzugehen, sollen hier aus ihnen nur die Grundzüge des damaligen Standes der Werra- und Fuldaschiffahrt entnommen werden¹.

Die Werraschiffahrt wurde damals bestimmt von dem durch seine Salzquellen höchst bedeutsamen Doppelort Allendorf-Sooden. Von hier fuhren Salzschiffe werra- und weserabwärts bis Rinteln², nach Hörter, das im Jahre 1541 zur Regelung der Salzzufuhr mit dem Landgrafen Philipp einen Vertrag schloß³, auch auf eigenen Schiffen Salz aus Sooden holte², und sogar bis Bremen²; ja Landgraf Philipp, der im Jahre 1541 selbst Pachtherr der Soodener Saline geworden war, erbot sich dem König Christian III. von Dänemark, auf diesem Wege sein Land mit Salz zu versorgen³. Auch die von jeher unterhaltene Salzverschiffung von Allendorf nach Kassel (vgl. das Retorsionsedikt vom Jahre 1316) bestand noch immer, doch wurde sie durch die eben erwähnte Verschärfung der Rivalität zwischen Münden und Kassel einigermaßen erschwert. Die Mündener verlangten, daß das Salz wenigstens von Münden aus auf ihren Schiffen nach Kassel gebracht würde, und zwar, wie das ein Vertrag zwischen ihnen und der hessischen Regierung beweist⁴, offenbar mit Erfolg.

Aber nicht nur Soodener Salz wurde werraabwärts verschifft. Außer Allendorf waren an der Werraschiffahrt nach einer hessischen Beschwerdeschrift gegen Münden aus dem Jahre 1578 auch Eschwege und Witzenhausen beteiligt⁵, die zweifellos thüringische Landesprodukte, namentlich Korn und den als Farbstoff beliebten

¹ Eine wichtige Ergänzung der Brunnerschen Arbeit bildet für diese Zeit A. Henkels Aufsatz über die Saline Sooden a. d. Werra unter dem Landgrafen Philipp dem Großmütigen und Wilhelm IV., Ztschr. f. hess. Gesch. N. F., Bd. 42 (1908), S. 1 ff.

² Das. S. 32.

³ Das. S. 31.

⁴ Das. S. 33.

⁵ Brunner, a. a. O., S. 217.

Waid, ausführten, woran aber auch Allendorf, das sich nicht auf den Salzhandel beschränkte, teilgenommen hat¹.

So günstig entwickelte sich die Fuldaschiffahrt nicht. Daß Schiffe von Kassel, dem Hauptort an der Fuldastraße, wesenabwärts gefahren seien, ist nicht zu erweisen. Und wenn Kasseler Bürger sich bis zur Mitte des 16. Jahrhunderts noch mit eigenen Schiffen an dem Salzhandel zwischen Allendorf und ihrer Stadt beteiligten², so machten dem die Chikanen der Mündener nun ein Ende, die bald die Fulda ganz unter ihren Einfluß brachten.

Mit der Werra gelang ihnen das nicht so ganz, aber im Anfang des 17. Jahrhunderts hatten die vorhin genannten Werrastädte ihre Bedeutung auch so ziemlich an Münden verloren. Selbst zum Salzschiffer, der zur Ausfuhr des Soodener Salzes bestimmt war, wurde im Jahre 1599 ein Mündener Bürger gewählt³.

Darin lag freilich hessischerseits noch durchaus kein Verzicht auf eigene Schiffahrtsübung. Neben den Streitigkeiten mit Münden, die sich jahrzehntelang am Reichskammergericht hinschleppten, gehn planvolle Bemühungen der hessischen Landgrafen um die Erhaltung und Erweiterung ihrer Wasserstraßen einher und beweisen, wie richtig diese ihren Wert einschätzten.

Zum Teil ist von ihnen schon die Rede gewesen, denn hierher gehört unter Landgraf Philipp die Aufhebung der Grundruhr im Jahre 1535, der Schiffahrtsvertrag mit der braunschweigischen Regierung und die Anknüpfung von Handelsbeziehungen mit Hörter, Rinteln und Bremen. Darüber hinaus ist von Landgraf Philipp zu sagen, daß er im Jahre 1538 das der Werraschiffahrt hinderliche Wehr eines Kaspar v. Hanstein abbrechen ließ⁴ und gegen Ende seiner Regierung durch eine Fischereiordnung dafür sorgte, daß durch die Ausübung des Fischereigewerbes die Schiffahrt auf Werra und Fulda nicht behindert würde⁵.

Wilhelm IV. plante dann im Jahre 1576 die Schiffbarmachung der Fulda über Kassel hinauf bis zur Edermündung sowie der

¹ Brunner, a. a. O., S. 217.

² Das. S. 212.

³ L. Armbrust, Von der niederhessischen Flußschiffahrt, Hessenland Bd. 15 (1901), S. 247.

⁴ Armbrust, a. a. O., S. 247.

⁵ Sammlung fürstlich hessischer Landesordnungen I (Kassel 1767), S. 176, § 11.

unter'n Eder und Schwalm, ein Plan, der jedoch nicht ausgeführt worden ist¹.

Das größte Verdienst in dieser Richtung erwarb sich Wilhelms IV. Sohn und Nachfolger, Landgraf Moritz. Sein Plan war, Werra und Fulda soweit wie irgend möglich über die damaligen Endpunkte der Schiffahrt, Wanfried und Kassel, hinauf schiffbar zu machen. Er begann mit der Fulda. Und wenn es ihm der Widerspruch des Abtes von Fulda auch unmöglich machte, den Schiffahrtsweg bis nach Fulda zu verlängern, so wurde doch die Strecke von Kassel bis Hersfeld soweit in Stand gebracht, daß der Landgraf im Jahre 1601 dem Abte von Hersfeld auf eigenen Schiffen² einen Besuch machen konnte³.

Um diesen Erfolg zu sichern, erließ er zwei Verordnungen, deren Inhalt hier kurz wiedergegeben werden mag, da sie für den Betrieb mittelalterlicher Flußschiffahrt vielfach kennzeichnend sind, von Brunner aber nur eben erwähnt werden.

In der ersten vom 8. April 1602⁴ wurde den landgräflichen Ämtern am Flusse auferlegt, ihren Uferanteil, namentlich durch Anpflanzen von Weiden, zu befestigen, worauf dann die Unterhaltung der Ufer den einzelnen Ufergemeinden als dauernde Verpflichtung verbleiben sollte, und den landgräflichen Beamten aufgetragen, darauf zu achten, daß die Ufer nicht durch Viehweiden und -tränken beschädigt würden. Die Erlaubnis zum Holzflößen, das bisher in ziemlichem Umfange geübt worden war, wurde nur wenigen gelassen, die durchaus damit Bescheid wußten, und die für Beschädigungen des Ufers oder der Fahrinne haftbar sein

¹ Brunner, a. a. O., S. 228.

² Die anschauliche Beschreibung eines solchen findet sich im Quartalblatt d. Hist. Vrs. f. d. Großhzgt. Hessen, hrsg. v. E. Wörner, Jhrg. 1887, H. 1, S. 54.

³ Über diesen Besuch berichtet außer Brunner (S. 229) Chr. v. Rommel (Gesch. von Hessen IV, 2, Bd. 6, Kassel 1837, S. 660 f.) und zwar m. E. richtiger als Brunner, der zwei Besuche des Landgrafen erwähnt, die aber im wesentlichen übereinstimmen und offenbar nur dadurch entstanden sind, daß der späte Chronist, auf den sich Brunner beruft, dasselbe Ereignis doppelt erzählt hat. Rommel schöpft aus einer Quelle, die noch dem Jahre 1601 angehört.

⁴ Hess. Landesordnungen I (Kassel 1767), S. 493 f.

sollten. Insbesondere wurde den Fischern eingeschärft, Pfähle und Steine, die sie bei Ausübung ihres Gewerbes ins Wasser gebracht hätten, jedesmal wieder herauszunehmen; auch ward die Zahl der Aalfänge und Fischwehre oberhalb Kassel auf elf beschränkt, und diese sollten im Flusse festgelegt werden, damit sie ihre Lage nicht ständig änderten und dadurch den Schiffen den Weg versperrten.

In der zweiten Verordnung vom 28. April 1613¹ wurden die Vorschriften für die Instandhaltung der Ufer und der Fahrrinne, die offenbar nicht genügend beachtet worden waren, nochmals strengstens eingeschärft. Besonders aber richtete sie sich gegen eine Unsitte der Schiffer, die darin bestand, daß sie die Schleusen, die sie passierten, ohne Unterstützung durch den Schleusen- oder Schlachtmeister selbst aufzogen und sie dann offen stehn oder »von des Wassers Gewalt von selbst« zufallen ließen, so daß sie fortwährend ausbesserungsbedürftig waren. Es wurde verfügt, daß die Schiffer in den Schiffen bleiben und das Aufziehen der Schleusen allein dem Mühlen- oder Schleusenmeister und dessen Knechten gegen ein Schleusengeld von 2 alb. überlassen sollten. Wenn zwei Schiffe zugleich ankämen, sollten sie sich auch zugleich durchschleusen lassen, um dem Schleusenmeister unnötige Mühe zu ersparen. Auch wurden alle Reibereien zwischen Schiffs- und Schleusenleuten untersagt.

Dazu kam eine Bestimmung, aus der wir erfahren, daß die Benutzung des neuen Schiffahrtsweges an die Entrichtung eines Warenzolles gebunden war, der in Kassel bei der Durchführung oder Ausladung verschifften Gutes fällig wurde. Die Taxe dieses Zolles sollte bleiben, wie es im Jahre 1604 bestimmt worden wäre². Doch waren Güter, die dem Landgrafen gehörten, natürlicherweise zollfrei. Um nun zu verhindern, daß unterwegs fremde Güter dazu geladen und auf diese Weise zollfrei verschifft würden, war den Schiffern, die »mit Herrn Gut den Strom auff oder abfahren«, vorgeschrieben, sich beim Einladen der Fracht vom Schlachtmeister ein Verzeichnis ausstellen zu lassen, nach dem dann der Inhalt des Schiffes an allen Schleusen untersucht werden sollte

¹ Hess. Landesordnungen I, S. 521 f.

² Diese Verordnung ist in der angeführten Sammlung nicht vorhanden.

Einem ähnlichen Zwecke diente wohl die Bestimmung, daß die Nacht über, »zwischen dem Zu- und Aufläuten«, das Tor des Flußhafens verschlossen sein und kein Schiffer in dieser Zeit abfahren sollte¹.

Es wird in dieser Verordnung mehrfach der Schleusen im Fulda-laufe gedacht, ohne daß wir ihre Anzahl oder Lage erführen. Keller gibt, leider ohne Quellenmitteilung, an, daß es ihrer sieben gewesen seien, die sich bei Mecklar, Rothenburg, Neu-Morschen, Melsungen, Guxhagen, Neuenmühle und Kassel befunden hätten².—

Gleich nachdem im Jahre 1601 die Einrichtung der Fuldashifffahrt zwischen Kassel und Hersfeld ein befriedigendes Ergebnis gehabt hatte, erwog Landgraf Moritz den Plan, auch die Werra über Wanfried hinauf schiffbar zu machen, und zwar bis Meiningen. Er legte im Jahre 1603 der Regierung zu Meiningen einen fertigen Plan mit Kostenanschlägen für Schleuseneinrichtungen und Uferbefestigungen vor und fand auch dafür Gehör, doch scheiterte die Ausführung an dem Widerspruche der Stadt Wasungen, der Dörfer Frauenbreitungen, Wernshausen und Schwallungen und der adligen Ganerben zu Walldorf, die befürchteten, die Pferde würden beim Treideln der Schiffe ihre Wiesen beschädigen³.

Landgraf Moritz ließ nun seinen Plan fallen, wollte aber wenigstens die schiffbare Strecke der Werra seinem Lande nutzbar machen und die Vorherrschaft der Mündener beseitigen. Zu dem Zwecke bemühte er sich, Wanfried, dem Endpunkte und Umschlagsplatze der Werrastraße, eine erhöhte Bedeutung zu geben und die in diesem Orte noch selbständig, aber in sehr beschränktem Maße geübte Schifffahrt zu regerer Betätigung zu bringen. So erhob er im Jahre 1608 Wanfried zur Stadt und gewährte denen, die neue Schiffe bauen würden, bei ihrer ersten Fahrt werra- und wesenabwärts Zollfreiheit für alle Waren, was für sie einen Gewinn von 70, 90 und mehr Gulden ausmachte⁴.

Wie weit diese Maßregel wirklich den beabsichtigten Erfolg

¹ Für den Brauch mittelalterlicher Flußstädte, ihren Hafen durch Tore, Barrieren u. dgl. abzusperrern, vgl. J. Falke, Zollwesen, Leipzig 1869, S. 17.

² H. Keller, Weser und Ems, Berlin 1901, Bd. II, S. 437.

³ Ztschr. f. hess. Gesch. Bd. 4 (1847), S. 163 f.

⁴ C. F. Ledderhose, Kleine Schriften Bd. 3 (Marburg 1789), S. 220 f.

gezeitigt hat, ist nicht zu erkennen; indes wird der dreißigjährige Krieg, der kaum ein Jahrzehnt später begann und gerade diese Landstriche schwer heimsuchte, eine Entwicklung der Schifffahrt schwerlich zugelassen haben.

In der Folge ist dann mehrfach und vorübergehend auch mit Erfolg versucht worden, die Schifffahrt auf Werra und Fulda zu heben und den Wasserweg flußaufwärts auszudehnen, doch darf für diese Versuche, die nicht mehr dem im Vorliegenden behandelten Zeitraum angehören, ganz auf die Arbeit von Brunner verwiesen werden.

b) Die Weser selbst.

Über die mittelalterliche Weserschifffahrt sind wir wenig unterrichtet. Das hat zwei Gründe. Einmal hat die Weser, worauf schon bei der geographischen Übersicht hingewiesen worden ist, im Mittelalter als Schifffahrtsweg überhaupt keine große Rolle gespielt, wenigstens nicht im Vergleich zu ihren Nachbarflüssen, dem Rhein und der Elbe, zum andern war sie als Fluß doch zu bedeutend, um der Schifffahrt die Hindernisse zu bereiten wie etwa Aller, Oker, Leine und Ilmenau. Es war daher kein Anlaß zu chronistischen oder urkundlichen Aufzeichnungen der Art, wie sie größtenteils die Schifffahrtsgeschichten der genannten kleinen Flüsse ausmachen, und statistische Erhebungen waren noch nicht Brauch. Nur Zollrollen und Zollrechnungsbücher könnten dafür Ersatz bieten, aber für die frühere Zeit scheinen solche kaum vorhanden zu sein; die für die spätere Zeit liegen fast alle noch ungedruckt in den Archiven. So werden wir die Bedeutung der Weser als Handels- und Schifffahrtsweg mehr erraten müssen, als daß wir sie mit Sicherheit erschließen könnten. —

Wie schon bei der geographischen Übersicht bemerkt worden ist, kommt die Weser für eine Flußschifffahrtsgeschichte nur mit der Strecke zwischen Münden und Bremen in Betracht. Münden und Bremen haben offenbar auch den größten Anteil an der Weserschifffahrt gehabt, obwohl er aus den Quellen auch nicht entfernt zu bestimmen ist.

Neben ihnen scheint Minden eine gewisse Bedeutung erlangt zu haben, das als Übergangsort, Straßenkreuzungspunkt und Grenzstadt zwischen Hügel- und Flachland eine ähnliche begünstigte

Lage an der Weser hatte wie Hannover an der Leine und Braunschweig an der Oker.

In anderer Beziehung hat auch Hameln eine Sonderstellung eingenommen, indem hier durch natürliche und künstliche Hindernisse im Stromlaufe eine durchgehende Schiffahrt sehr erschwert war, sodaß es später allgemein Brauch wurde, von der Vorbeifahrt überhaupt abzusehen und hier eine Umladung der Güter vorzunehmen.

Diese Sonderstellung von Minden und Hameln mag es gerechtfertigt erscheinen lassen, den ganzen Schiffahrtsweg für die Darstellung in drei Abschnitte zu gliedern, in die Strecken Münden—Hameln, Hameln—Minden und Minden—Bremen.

1. Münden—Hameln.

Eine Nachricht, die diese Weserstrecke betrifft, ist schon bei der Schiffahrtsgeschichte der Werra und Fulda berührt worden, daß nämlich das Kloster Lippoldsberg von dem Landgrafen Ludwig IV. von Thüringen zwischen 1218 und 1227 die Begünstigung erhielt, mit seinen Schiffen weseraufwärts bis Münden und weiter die Werra und Fulda hinauf zu fahren. Doch haben wir es da nur mit einer untergeordneten Schiffahrt zu tun, da sie ausgesprochenermaßen dem Zweck diene, die Erträge des Klosterbesitzes und den Bedarf des Klosters an Lebensmitteln heranzuschaffen¹.

Als Städte mit eigenem Schiffsverkehr treten auf dieser Strecke hervor Münden und Höxter.

Daß Münden, das am Fuße einer angeblich von Otto von Nordheim erbauten Burg entstanden ist², von Anfang an Ausgangs- und Zielpunkt von Schiffahrtsbeziehungen war, versteht sich bei seiner Lage am oberen Endpunkte der Weserstraße, wo längs der Werra und Fulda zu Wasser und zu Lande die Erzeugnisse Thüringens, des Eichsfeldes, Hessens und Frankens zusammen-

¹ Für die Tatsache, daß Klöster sogar zu Handelszwecken Schiffahrt trieben, vgl. Falke, Zollwesen S. 11. Eingehend behandelt den Gegenstand Kalischer, Beiträge zur Handelsgeschichte der Klöster usw., Erlangen, Diss. 1911.

² H. Guthe, Braunschweig und Hannover, 2. Aufl., Hann. 1887, S. 425.

strömen mußten, von selbst, und wir werden unbedenklich der Behauptung Willigerods beipflichten dürfen, daß die Weser schon zur Zeit Heinrichs des Löwen aufwärts bis Münden befahren worden sei¹.

Zum ersten Male im Zusammenhang mit der Weserschiffahrt erwähnt wird es in dem eben angeführten Privileg für das Kloster Lippoldsberg; der landgräfliche Vogt in Münden wird von der Zollbefreiung des Klosters in Kenntnis gesetzt. Danach ist es schon damals Zollstätte für den Wasserverkehr gewesen. Das aber setzt voraus, daß zu der Zeit nicht bloß Schiffe des Klosters Lippoldsberg an Münden vorbei kamen, sondern allgemein eine Schifffahrt von und nach Münden bestand, würde also die Behauptung Willigerods durchaus rechtfertigen.

Deutlicher spiegelt sich dieser Zustand in dem gleichfalls schon erwähnten Privileg wieder, das die Stadt im Jahre 1246 von Herzog Otto dem Kinde empfangen haben wollte. Dies Privileg gewährte der Stadt Münden, wie wir bereits wissen, das Stapelrecht. Außerdem aber bestimmte es, daß die Bürger von Münden im ganzen braunschweigisch-lüneburgischen Gebiete zollfrei sollten verkehren dürfen, und versprach, daß der Fluß oberhalb und unterhalb der Stadt nach Möglichkeit von Zöllen befreit werden würde².

Spricht der Umstand, daß die Einführung eines Stapelzwanges überhaupt lohnend erschien, ohne Zweifel dafür, daß ein lebhafter Schiffsverkehr von und nach Münden stattfand, so bezeugen die beiden anderen Bestimmungen, daß die Mündener Bürger selbst bereits eifrig an der Schifffahrt beteiligt waren; denn wenn ihnen in den braunschweigisch-lüneburgischen Landen Verkehrsfreiheit zugesichert wurde, so haben wir zweifellos in erster Linie an die Weser, soweit sie dem Herzogtume angehörte, zu denken.

Im Jahre 1292 wurde dies Privileg durch die Herzöge Otto und Albrecht bestätigt und dazu die Bestimmung aufgenommen, daß die Mündener wie ihre Handelsgäste (eam adeuntes) bei Schiffbruch der Grundruhr nicht verfallen sein sollten³.

¹ J. H. Z. Willigerod, Geschichte von Münden, Göttingen 1808, S. 66.

² R. Doebner, Die Städteprivilegien Hzg. Otto d. Kindes, Hann. 1887, S. 26 f.

³ Sudendorf, U. B. z. Gesch. v. Braunsch. u. Lüneb., Hann. 1859 ff., Bd. I, Nr. 121.

Das ist dann freilich für fast zwei Jahrhunderte die letzte Nachricht über diesen Gegenstand. Erst das Jahr 1467 bringt ein weiteres Zeugnis.

In den Statuten, die in diesem Jahre zwischen dem Rate der Stadt und der Herzogin Agnes, der Witwe Herzog Ottos des Einäugigen, vereinbart wurden, finden sich Verordnungen folgenden Inhalts¹: Kein Bürger soll »große Schiffe« nach andern Orten verkaufen, ehe sie ein Jahr lang in der Stadt »to watere unde to weyde« gegangen sind; er soll überhaupt keine Schiffe verkaufen oder vermieten 16 Meilen oberhalb und unterhalb der Stadt. Niemand soll auch mit seinen »großen Schiffen« auswärtiger Kaufleute Waren verschiffen ohne Erlaubnis des Rates und der Herrschaft (ein wenig späterer Zusatz). Keiner darf mehr als zwei eigene Schiffe besitzen. Wenn die Schiffer die Fahrt antreten wollen, sollen sie unter sich eins werden, ein Schiff zum Gebrauche der Herrschaft in der Stadt zu lassen. Kein Bürger oder Einwohner soll in Dingen der Schiffahrt mit Auswärtigen Genossenschaft haben noch seine Schiffe ihnen vermieten. Niemand soll außer dem Schiffsgewerbe Kramgeschäft und Hökerei betreiben². Kinder, die noch bei ihren Eltern wohnen, dürfen nicht eigene Schiffe besitzen, wenn sie nicht volle Bürgerpflicht gegen die Stadt leisten.

Diese Bestimmungen sind wertvoll dadurch, daß sie unzweifelhaft das Vorhandensein eines ausgebildeten Schifferstandes, wir dürfen getrost sagen einer Schiffergilde, schon für diese Zeit belegen, und daß sie uns, besonders wenn wir uns die Bestimmungen über den Verkauf der Schiffe vergegenwärtigen, erkennen lassen, daß Münden für die Schiffahrt auf der oberen Weser die Vorherrschaft zum mindesten beanspruchte, wahrscheinlich aber ausübte. Auch für die Entwicklung des Mündener Stapelrechts enthalten sie bemerkenswerte Aufschlüsse, wie noch zu zeigen sein wird.

¹ Statuten d. St. Münden v. J. 1467, mitgeteilt v. R. Doebner, Ztschr. d. hist. Vrs. f. Niedersachsen, Jhrg. 1899, S. 144 f.

² Das, S. 145: Ok so ensal neymant neyne kremerige unde kokewergk tosammende hebben (nämlich zusammen mit dem Schiffshandwerk, wie das aus dem Fortgange klar wird), sundern we int hantwerke sittet unde dat ovet, de mach sek der eyn gebuken unde nicht beyder.

Münden als Zollstätte anzusetzen, waren wir bereits durch das Privileg für das Kloster Lippoldsberg versucht. Es erscheint in dieser Bedeutung noch zweimal. Im Jahre 1541 wurde der dortige Zoll für die durchgehenden Soodener Salzschiffe, der bisher für die Pfanne Salz einen Schneeberger betragen hatte, auf das sechsfache erhöht¹; und in einem Verzeichnis der Weserzölle aus dem Jahre 1584, das Landau aus den Akten des Schaumburgischen Gesamtarchivs zu Bückeburg mitgeteilt hat, ist auch Münden, doch ohne jede nähere Angabe, aufgeführt².

Es bleibt nun noch einiges über das Stapelrecht Mündens zu sagen, das bei der Geschichte der Werra- und Fuldaschiffahrt nur nebenher berührt worden ist. Das Privileg, auf das Münden seinen Anspruch gründete, bestimmte, daß alle, die zu Schiffe nach Münden kämen, hier die Fracht niederlegen und daß sie hier verkaufen und einkaufen sollten zum Nutzen der Stadt³. Das war, etwas unklar gefaßt, die Forderung, daß alle Waren, die nach Münden gebracht würden, auch hier verkauft werden müßten, also schlechtweg der Anspruch auf einen Verkaufszwang.

Tatsächlich ist das Mündener Stapelrecht nicht in dieser Form geübt worden, wenigstens nicht in der Zeit, in der wir zum ersten Male von seiner Anwendung hören. Das Retorsionsedikt des Landgrafen Otto aus dem Jahre 1316, das uns diese erste Kunde vermittelt, gibt an, daß von dem durchgehenden Salz die Hälfte, also nicht die ganze Fracht, wie es im Privileg bestimmt war, aufgestapelt und verkauft werden mußte⁴. Bei andern Waren aber wird es kaum anders gehalten worden sein.

Über die Weiterbildung dieser ursprünglichen Form des Mündener Stapelrechts unterrichten, wie schon bemerkt, die Mündener Statuten vom Jahre 1467.

Nach diesen sollten die Bürger von Münden mit ihren »großen Schiffen« die Waren fremder Kaufleute nicht befördern. Da wir

¹ Henkel, Ztschr. f. hess. Gesch., N. F. Bd. 31 (1908), S. 32.

² Ztschr. f. hess. Gesch., Bd. 1 (1837), S. 165 f.

³ Doebner, Städteprivilegien a. a. O. S. 27: Vecturae etiam, quas ex omnibus partibus ad civitatem contingerit accedere memoratam, ibi sua deponent onera, vendentes et ementes, ut ex eo civitas emendetur.

⁴ J. Ph. Kuchenbacker, Analecta Hassiaca, Coll. IV (Marburg 1730), S. 267 f.

nun unter den »großen Schiffen« zweifellos Weserschiffe zu verstehen haben gegenüber kleineren, wie sie auf Werra und Fulda üblich waren, so verrät diese Bestimmung offenbar die Absicht, den Waren, die auf Werra und Fulda nach Münden kamen, die Beförderung weserabwärts möglichst zu erschweren und so das Stapelrecht, das man um das Jahr 1316 auf sie angewandt hatte, in einen Verkaufszwang umzuwandeln.

Andererseits folgt aus der eben geäußerten Annahme, daß unter den »großen Schiffen« Weserschiffe zu verstehen seien, der Schluß, daß den Mündener Schiffern die Beförderung fremder Waren werra- und fuldaaufwärts nicht untersagt war, denn dazu dienten die »großen« Schiffe dann ja nicht. Im Gegenteil, hier scheint die Absicht gewaltet zu haben, für die weseraufwärts kommenden Waren die Umladung in Mündener Fahrzeuge durchzusetzen. Daher auch die Bestimmung, daß die Mündener keinerlei Schiffe oberhalb und unterhalb der Stadt verkaufen oder vermieten sollten.

Das Mündener Stapelrecht in dieser Form, Verkaufszwang für die von oberhalb nach Münden verschifften Waren, Umladung für die weseraufwärts kommenden, wird damals freilich mehr beansprucht als durchgesetzt worden sein. Denn es scheint, daß das Bestreben, es in dieser Form anzuwenden, den Hauptanlaß bildete noch für die Streitigkeiten, die etwa ein Jahrhundert später zwischen Münden und der hessischen Regierung ausbrachen. Wenigstens tritt in diesen der Anspruch auf einen Umladezwang für die werra- und fuldaaufwärts verschifften Waren deutlich hervor.

Als nämlich im Jahre 1561 Landgraf Philipp, um nicht Ursache zu Reibereien zu geben, die Stadt Münden ersuchte, ihm für einige Schiffe mit Getreide die Vorbeifahrt zu gestatten, bekam er die Antwort, das Getreide könne von Münden aus nur in Mündener Schiffen nach Kassel gebracht werden¹. Und schon vorher, im Jahre 1554, hatte die hessische Regierung mit mehreren Mündener Schiffern ein Abkommen getroffen, nach dem diese das Salz nach Kassel bringen sollten, wenn der Soodener Salzschiffer von Münden aus nicht weiter fahren könnte².

Eine abermalige Weiterbildung brachte das Jahr 1582.

¹ Brunner, Ztschr. f. hess. Gesch., N. F. Bd. 16 (1891), S. 213.

² Henkel a. a. O., S. 33.

In diesem Jahre ließen die Mündener den Platz zwischen der Stadtmauer und dem Ufer längs der Fulda und Werra pflastern und am Wasser eine Mauer errichten, die den Schiffen das Anlegen erleichtern sollte. Zugleich bewirkten sie bei Herzog Erich II. die Erlaubnis, zur Deckung der Kosten für die Einrichtung der »Schlacht« ein »Schlachtgeld« in der Höhe von einem Dreier für jedes Pfund schwer und jedes Salzfaß, von einem Groschen für jedes Faß Waid erheben zu dürfen¹.

Sie hatten dabei geltend gemacht, die Schlacht zur Erleichterung der Schifffahrt und Warenumladung erbaut zu haben. Es zeigte sich aber bald, daß diese vielmehr einer Verschärfung und Erweiterung des Stapelrechts dienen sollte. Jeder Schiffer war fortan verpflichtet, sein Schiff nur an der Schlacht zu laden und zu entladen und dort das Schlachtgeld zu zahlen; hierzu auch dann, wenn er »Wassers oder anderer Verhinderung halber« nicht an die Schlacht kommen konnte². Und scharf sahen die Mündener darauf, daß man nicht etwa, um der lästigen Verpflichtung zu entgehen, die Waren unterhalb der Stadt an den Fluß brachte und dort verlud. Als solche Fälle sich doch ereigneten, erwirkten sie bei der Regierung in Wolfenbüttel eine Verfügung, die diese Umgehung des Mündener Stapelrechts aufs strengste verbot³.

So war zum Umladezwang die Forderung eines Niederlagegeldes getreten und beides durch einen gewissen Straßenzwang gestützt. Ob und in welcher Weise das Mündener Stapelrecht später weiter gebildet worden ist, kommt für diese Arbeit nicht mehr in Frage.

Damit sind nun die Nachrichten über die Mündener Schifffahrt erschöpft. Daß sie die Bedeutung Mündens für die Weserschifffahrt nur ganz unzureichend kennzeichnen, braucht nicht erst betont zu werden.

Noch weniger wissen wir freilich von den Schifffahrtsbeziehungen der Stadt Hörter. Sie sind nur durch eine Nachricht belegt. Im Jahre 1545 wurden Schiffer aus dieser Stadt, die Salz von Sooden holen wollten, in Münden festgehalten³. Es ist auch wenig wahr-

¹ Willigerod, Gesch. von Münden, Göttingen 1808, S. 341 f.

² Das. S. 400 f.

³ Henkel a. a. O. S. 32.

scheinlich, daß es eifrig an der Weserschiffahrt beteiligt gewesen sei. Seine Bedeutung scheint darin bestanden zu haben, daß es ein wichtiger Übergangsort für die Straßen von Münster und Paderborn nach der mittleren Leine und nach Braunschweig war¹. Bezeichnend dafür ist, daß es als Zollstätte für den Wasserverkehr nicht genannt wird.

Indes war an solchen auf der Strecke Münden—Hameln kein Mangel. Das bereits erwähnte Verzeichnis der Zollstätten an der Weser aus dem Jahre 1584 nennt außer Münden noch Gieselwerder, Herstelle, Lauenförde, Holzminden, Polle, Grohnde und Ohsen. Doch fehlt es über fast alle diese Zollstätten wenigstens an gedruckt vorliegenden Nachrichten. Nur über Holzminden erfahren wir, das der dortige Zoll um das Jahr 1541 von Herzog Heinrich dem Jüngern von Braunschweig-Lüneburg willkürlich erhöht, aber durch einen Erlaß Kaiser Karls V. vom 17. Juli 1541 auf die bisherige Höhe herabgesetzt wurde².

Außerdem wird einmal ein Geleit zwischen Münden und Hameln erwähnt. Im Jahre 1270 wurde dem Herzog Albrecht von Braunschweig u. a. die Hälfte dieses Geleites verkauft³. Doch fehlt jeder Hinweis, daß damit ein Geleit auf der Weser gemeint sei.

Nachzutragen ist nur noch eine Nachricht, die den Schiffahrtsweg der Weser auf dieser Strecke anlangt. Im Jahre 1509 verabredeten Herzog Erich der Ältere von Braunschweig-Kalenberg und Landgraf Wilhelm der Mittlere von Hessen, »den Strom, soweit er in ihr Gebiet gehöre, und die Schiffahrt darauf zu sichern und von aller Gewalttat frei zu halten; sie wollten daran die gleiche Anzahl Zölle und in dem gleichen Betrage haben, die Furten sollten mit gleichen Kosten zu benutzen stehen, und weil die Weser damals nicht zur Schiffahrt geeignet war, so wollten sie diese in schiffbaren Stand setzen lassen⁴.«

¹ Guthe, Braunschweig u. Hannover, S. 433.

² Hessische Landesordnungen, Bd. I (Kassel 1767), S. 423 Anm.

³ Sudendorf, U. B. I, Nr. 70.

⁴ So erzählt Brunner (a. a. O. S. 209) unter Berufung auf eine handschriftliche Quelle. — Die Wendung, daß die Weser zur Schiffahrt damals nicht geeignet gewesen sei, kann ich aber nur so verstehen, daß der Fluß keine bequeme und ungehinderte, nicht etwa, daß er gar keine Schiffahrt gestattete.

Ob die geplanten Verbesserungen wirklich vorgenommen worden sind, ist nicht überliefert; man darf es bezweifeln, da die in dem Vertrage enthaltene Vereinbarung über die Zölle wenigstens nicht Wirklichkeit geworden ist, denn von den vorhin aufgezählten Zollstätten ist nur eine, die zu Gieselwerder, gegenüber sechs braunschweigischen in hessischem Besitz gewesen¹.

Von Beunruhigungen der Schifffahrt auf dieser Strecke weiß Willigerod in seiner Geschichte der Stadt Münden zu erzählen². Im Jahre 1458 wurden die Bramburg (zwei Stunden unterhalb Münden) und die Hamelsche Burg (dicht oberhalb Hameln) nebst anderen Burgen zerstört, weil ihre Besitzer die Weserschifffahrt gestört hatten.

2. Hameln—Minden.

Die Nachrichten über die Schifffahrt auf dieser Weserstrecke sind womöglich noch dürftiger als über die zwischen Münden und Hameln. Sie lassen zwar erkennen, daß ein Schiffsverkehr zwischen Hameln und Münden schon in verhältnismäßig früher Zeit bestanden hat, geben aber für die spätere Zeit gar keinen Aufschluß und ebenso wenig über die Schifffahrt, die unzweifelhaft von den Städten Rinteln und Vlotho geübt worden ist.

Das frühe Vorhandensein einer Schifffahrtstübing zwischen Hameln und Minden wird durch einen Zollstreit bezeugt, der gegen Ende des 12. Jahrhunderts zwischen beiden Städten zum Austrag kam, und der offenbar gerade durch Schifffahrtsinteressen veranlaßt worden war; denn Bischof Detmar von Minden schlichtete ihn dahin, daß die Mindener in Hameln überhaupt zollfrei sein, die Hameler in Minden nur einen Zoll von den aufwärts und abwärts vorbeifahrenden Schiffen zahlen sollten³.

Speziell für die Hameler Schifffahrt kommt sodann in Frage ein Privileg des Herzogs Albrecht von Braunschweig aus dem Jahre 1277, das die Bürger von Hameln von der Grundruhr zu Lande und zu Wasser (cum curribus vel navibus) befreite⁴.

Wenn wir hinzufügen, daß etwa ein Jahrhundert später

¹ Ztschr. f. hess. Gesch., Bd. 1 (1837), S. 165.

² Willigerod a. a. O., S. 92, 99.

³ U. B. d. Stiftes u. d. St. Hameln, Bd. I, Nr. 8.

⁴ Das. Nr. 79. — Bestätigt in den Jahren 1335, 1372 u. 1407 (Sudendorf, U. B. VIII, S. 60⁴² und 61 Anm.).

Hameln unter den niedersächsischen Städten genannt ist, denen der freie Kornverkauf in Bremen zugestanden wurde¹, und die nahe-
liegende Vermutung daran knüpfen, daß der Kornhandel sich in
erster Linie oder ausschließlich des Wasserweges bedient haben
wird, so sind damit auch die Nachrichten über die Hameler Schiff-
fahrt erschöpft.

Daß der durch den angeführten Zollstreit für das Ende des
12. Jahrhunderts bezeugte, von Minden aus weseraufwärts gerichtete
Schiffsverkehr fortbestand, wird durch zwei Zeugnisse zur Genüge
belegt. Ein Vergleich, den Bernhard, Edelherr zur Lippe, für sich
und seinen Bruder Simon im Jahre 1457 mit Minden einging, be-
richtet, daß einigen Mindener Bürgern in Varenholz das Korn,
das sie auf der Weser ihrer Stadt zuführten, weggenommen und
ein anderer um eine Geldsumme geschätzt worden war², und im
Jahre 1552 verbriefte Kaiser Karl V. den Mindenern ausdrücklich
das Recht, die Weser aufwärts und abwärts zu befahren³.

Indes benutzten auch die genannten lippischen Herren die
Wasserstraße der Weser, vornehmlich, wie es scheint, um Kalk
nach Bremen zu bringen. Sie waren darin von den Mindenern ge-
hindert worden und bedangen sich in dem eben bezeichneten Ver-
gleiche aus, daß diese weder ihnen noch ihren Leuten, zumal den
Inhabern der Burg Varenholz, wehren sollten, »kalk de Wesere
neder vor erer stad aver na Bremen to vorende«.

Daß außerdem sich Rinteln und Vlotho selbständig an der
Weserschifffahrt beteiligt haben, kann, wie gesagt, keinem Zweifel
unterliegen, wenn es auch möglich ist, daß diese Städte erst gegen
Ende des behandelten Zeitraumes eine größere Bedeutung erlangt
haben. So hat namentlich in Vlotho eine Schiffergilde bestanden,
die lange mit der Mündener konkurrierte, bis sich allmählich die
Übung durchsetzte, daß die Mündener Schiffer den Verkehr von
Münden bis Hameln, die Vlothoer von Hameln bis Bremen ver-
mittelten⁴.

Maßgebend war dabei, daß die Flußverhältnisse bei Hameln

¹ Bremer U. B. Bd. III, Nr. 402.

² Org. Urk. im Staatsarchiv zu Münster Nr. 341.

³ Dgl. Nr. 614. Die Benutzung beider Urkunden ist mir freundlichst
durch Herrn Geh. Archivrat Philippi ermöglicht worden.

⁴ H. Keller, Weser und Ems (Berlin 1901) III, S. 144.

für eine durchgehende Schifffahrt sehr ungünstig lagen. War die Schifffahrt hier schon ohnehin durch Klippen und Stromschnellen gefährdet, so hatten die Bürger nun auch schon in früher Zeit ein Stauwerk im Flusse errichtet, das sich quer durch das Strombett hindurch zog und nur an der sog. Pfortmühle einen Durchgang frei ließ, der aber wegen seines reißenden Gefalles nur mit großer Mühe und Gefahr passiert werden konnte¹. Der Zweck dieses Stauwerkes, das unter der Bezeichnung »Schlacht« schon in einer Urkunde vom Jahre 1314 genannt wird², ist nicht ganz ersichtlich; es sollte aber wohl der Versandung eines die Stadt östlich umfließenden Weserarmes vorbeugen, der für die Befestigung der Stadt und den Betrieb zahlreicher Wassermühlen sehr wichtig war³.

Es ist nun für die Geschichte der Weserschifffahrt nicht ohne Belang, zu wissen, ob diese Hameler Schlacht von jeher den Verkehr zwischen der Oberweser und Bremen unterbunden hat, oder ob sich doch ein durchgehender Schiffsverkehr nachweisen läßt. Meinardus, der Herausgeber des Hameler Urkundenbuches, sagt darüber⁴: »Bevor nicht eine Schleuse der Schifffahrt Vorschub leistete, erreichte sie sowohl von der Ober- wie Unterweser hier ihren Endpunkt. Das Ein- und Ausladen der Waren, deren Stapel und Weiterbeförderung war offenbar für die Anwohner eine wichtige Einnahmequelle«. Diese Behauptung besteht indes nicht zu Recht. Für das Jahr 1541 wird ein direkter Verkehr zwischen Allendorf und Rinteln bezeugt⁵, für das Jahr 1561 desgleichen zwischen Bremen und Münden⁶, und noch im Jahre 1640 wurde verfügt, daß Schiffer aus dem unterhalb Hameln gelegenen Vlotho nicht mehr die Werra und Fulda befahren und von den Oberländern Waren in Fracht verdingen dürften⁷. Gewiß wird bei dieser aufwärts gerichteten Schifffahrt eine Fahrtunterbrechung in Hameln stattgefunden haben, — die Schiffe wurden unterhalb

¹ Guthe, Braunschweig und Hannover, S. 474 f.

² Hameler U. B. I, Nr. 173.

³ Weser und Ems III, S. 228.

⁴ Hameler U. B. I, Einl. S. II.

⁵ Henkel a. a. O., S. 32. Ein hessisches Schiff, das von Allendorf nach Rinteln abgefertigt war, wurde unterwegs festgehalten.

⁶ Brunner a. a. O., S. 213. Ein mündensches Schiff brachte in diesem Jahre Butter von Bremen herauf.

⁷ Willigerod, Gesch. v. Münden, S. 403.

der Schlacht entladen, leer hinübergezogen und oberhalb wieder beladen, — aber von einer Stapelung der Waren und ihrer Weiterbeförderung auf Hameler Schiffen kann nicht die Rede sein.

Daß die Hameler Schlacht als lästig empfunden, aber nicht als unüberwindliches Hindernis angesehen wurde, bezeugt auch eine Streitsache, die im Jahre 1385 zwischen der Stadt und dem Grafen von Everstein ausgetragen wurde. Dieser beschwerte sich u. a. darüber, »dat se hebbet de slacht geslagen up der herstrate des rikes up der Wesere, des wy unde unser land groten scaden hebt van vyscheryge und an nut der schepe«¹. Doch erklärte die Stadt, sie habe mit der Schlacht die Vorbeifahrt (de vart beneven der stadt) nicht gehindert, darüber hinaus gehe ihre Errichtung den Grafen nichts an²; und Graf Otto von Holstein und Schaumburg, der Schiedsrichter in dieser Streitsache, stellte sich ganz auf die Seite der Stadt³.

Andererseits mag allmählich mehr und mehr die Durchfahrt vermieden, vielleicht auch durch ungünstige Wasserverhältnisse noch mehr erschwert worden sein, sodaß die Stadt wirklich zum Umschlagsplatz für den Schiffsverkehr oberhalb und unterhalb wurde und daraus beträchtliche Einnahmen zog, da sie sich in der Folge, trotz der Klagen der übrigen Weserstädte, die sich sogar erboten, auf eigene Kosten eine Schleuse zu bauen, hartnäckig dagegen sträubte, Wandel zu schaffen. Erst im Jahre 1732/3 wurde eine Schleuse eingerichtet⁴.

Als Zollstätten zwischen Hameln und Minden sind in dem Zollverzeichnis von 1584 genannt: Hameln, Großenwieden, Rinteln, Varenholz, Vlotho und Hausberge.

Für den Zoll zu Hameln ist das früheste Zeugnis der bereits mitgeteilte Zollstreit zwischen Hameln und Minden. Ein zweites bildet das gleichfalls schon erwähnte Privileg des Herzogs Albrecht aus dem Jahre 1277, das die Stadt von der Grundruhr befreite. In diesem erkannte der Herzog zugleich an, daß die Stadt sowohl den Zoll wie die Einkünfte von der Brücke und der Weser (pro-

¹ Hameler U. B. I, Nr. 672, S. 472.

² Das. S. 473.

³ Das. S. 476.

⁴ Guthe, Braunschweig und Hannover, S. 474.

ventus pontis et proventus aque de Verre) von dem Propste und der Kirche zu Hameln gegen eine jährliche Abgabe zu Lehen habe¹; unter dem proventus aque de Verre aber wird kaum etwas anderes als ein Weserzoll zu verstehen sein. Dann freilich ist die nächste und zugleich letzte Kunde über den Hameler Zoll die Erwähnung im Zollverzeichnis vom Jahre 1584.

Der Zoll zu Großenwieden ist nur durch dies Zollverzeichnis bezeugt.

Über den Zoll in Rinteln wissen wir insofern etwas mehr, als Landau bei der Mitteilung des Zollverzeichnisses gleichfalls aus den Akten des Schaumburgischen Gesamtarchivs — Rinteln war nämlich ebenso wie Großenwieden im Besitz der Grafen von Schaumburg — ein paar statistische Bemerkungen über diesen Zoll beigefügt hat. Danach brachte der Zoll in Rinteln im Jahre 1558, allerdings der Land- und Wasserzoll zusammen, 310 Gulden ein, später im Winterhalbjahr 1617/18 der Wasserzoll allein 182 Taler; im Sommerhalbjahr 1618 waren es 230 und in den folgenden drei Halbjahren 298, 301 und 383 Taler, also Erträge, die auf einen nicht unbedeutenden Schiffsverkehr bei Rinteln schließen lassen².

Landau fügt zugleich einen Zolltarif des Grafen Otto von Schaumburg-Holstein aus dem Jahre 1556 bei, um die Handelsgüter zu kennzeichnen, die diese Zollstätte passierten. Als die wesentlichsten erscheinen Korn, Bier, Kalk, Steine (bes. Mühlsteine), Butter, Tonnengut, worunter wohl in erster Linie eingesalzte Fische zu verstehen sind im Gegensatz zu trockenen, die in Bündeln als »bandt vissches« befördert wurden, ferner Talg, Öl, Holz in verarbeitetem und unverarbeitetem Zustande, Häute, Wein, Rosinen und Feigen, Eisen, gefärbtes Tuch und Waid³.

Zwischen aufwärts und abwärts verschifften Gütern wird nicht unterschieden, doch ist die Herkunft der meisten unschwer zu bestimmen. Daß Waid und Korn aus den Werragegenden talwärts gingen, ist bereits bei der Werraschiffahrt gesagt worden; auch das Holz kam vorzugsweise aus dem Oberlande, für dessen Holz-

¹ Hameler U. B. I, Nr. 79.

² Ztschr. f. hess. Gesch. Bd. 1 (1837), S. 169.

³ Das. S. 167.

abfuhr mehrere hessische Landesordnungen über die Holzflößerei auf Werra und Fulda zeugen¹. Ebenso darf der Wein als ein Handelsgut bezeichnet werden, das weserabwärts befördert wurde und zwar von Münden aus, dessen Kaufleute ihn aus den Rhein- und Maingegenden über Kassel fuldaabwärts herbeiführten²; auch Rosinen und Feigen mögen auf diesem Wege aus Süddeutschland, wohin sie von Italien kamen, nach Münden gebracht und weserabwärts verschifft worden sein. Die Steine, besonders die Mühlsteine, kamen vorzugsweise aus Hameln, das damit, wie urkundlich erwiesen ist³, eifrig Handel trieb. Dagegen sind Butter, trockene und gesalzte Fische, Häute und Tuch zweifellos von Bremen her weseraufwärts verschifft worden; von der Butter wissen wir es durch die bereits angeführte Nachricht, daß im Jahre 1561 ein Mündener Schiff, das mit solcher Ware aus Bremen herauf kam, in Gieselwerder festgehalten wurde.

Nach dieser Abschweifung kehren wir zu den Zollstätten auf der Strecke zwischen Hameln und Minden zurück. Es bleiben noch Varenholz, Vlotho und Hausberge.

Auch der Zoll zu Varenholz erscheint bereits vor dem Jahre 1584. In einem Vergleich, den im Jahre 1463 Bernhard, Graf zur Lippe, mit Friedrich de Wend einging, dessen Geschlecht die Burg Varenholz lange Zeit pfandweise inne hatte⁴, behielt Graf Bernhard sich die Straße und den Zoll auf der Weser vor⁵.

Vlotho und Hausberge sind dagegen wieder nur durch das Zollverzeichnis von 1584 bezeugt, doch kommen sie für die Schiffahrtsgeschichte der Weser vielleicht in anderer Hinsicht in Betracht. Beide Burgen wurden im Jahre 1368 von den Bürgern

¹ Vgl. z. B. die Bestimmungen in den Erlassen für die Fuldaschiffahrt von 1602 und 1613, hess. Landesordnungen I (Kassel 1767) S. 493 f. u. S. 521 f.

² Im Jahre 1612 wurde ein Mündener Bürger auf diesem Wege mit seiner Weinladung in Kassel festgehalten, s. Brunner a. a. O. S. 220.

³ Hameler U. B. II, Nr. 122.

⁴ F. C. Th. Piderit, Geschichtliche Wanderung durch das Wesertal, Rinteln und Lpz. 1838, S. 19.

⁵ Lippische Regesten, hrsg. v. O. Preuß u. A. Falkmann, Bd. III (1866), Nr. 2275. Der Vergleich wurde im Jahre 1481 erneuert; vgl. Bd. IV (1868), Nr. 2640.

Mindens zerstört¹, wofür Piderit wohl mit Recht als Grund angibt, ihre Besitzer hätten die Schifffahrt auf der Weser unsicher gemacht².

3. Minden—Bremen.

Von der Schifffahrtsgeschichte dieser Weserstrecke gilt, was Zahl und Ergiebigkeit der Quellen anlangt, das gleiche wie von den beiden früheren, nur überrascht die Dürftigkeit der Überlieferung hier umso mehr, als die Nähe Bremens und der Umstand, daß hier der gesamte Schiffsverkehr des Allergebiets einmündete, eine sehr lebhaftere Schifffahrtsübung auf diesem Endglied der Weserstraße völlig gewiß macht. Selbst die Stellung Bremens zur Weserschifffahrt bleibt ganz im ungewissen, wie das auch W. v. Bippen in seiner Geschichte der Stadt Bremen mehrfach betont hat³. Und noch mehr gilt das von Minden.

Daß hier eine weserabwärts gerichtete Schifffahrt bestand, wird eigentlich nur durch den Schifffahrtsstreit zwischen Bremen und Minden im Ausgange des Mittelalters bezeugt. Als Bremen damals ein Stapelrecht für alle weserabwärts kommenden Waren durchzuführen versuchte, widersetzte sich namentlich Minden, und der Verlauf des Handels läßt erkennen, daß Minden in der Tat nicht nur bis Bremen hinab sondern sogar über See bis Friesland und Holland rege Schifffahrtsbeziehungen unterhielt⁴.

Bezeichnend für die Geltung Mindens innerhalb der Weserschifffahrt ist freilich auch, daß es den Anspruch auf ein Stapelrecht erhob.

¹ Das. Bd. II (1863), Nr. 1190. Die chronistischen Nachrichten, auf die dort verwiesen wird, enthalten nichts über das Regest hinaus.

² Piderit a. a. O. S. 19.

³ Bd. II, Einl. S. 6; Bd. I, S. 81.

⁴ Im weiteren Verlaufe dieser Streitigkeiten ging Bremen offenbar dazu über, den Mindenern, wie es ihnen die Vorbeifahrt an Bremen untersagte, auch die Benutzung der Weser unterhalb Minden zu erschweren. Denn das bereits erwähnte Privileg, mit dem sich Minden im Jahre 1552 von Karl V. das Recht verbrieften ließ, »die Weser auf und ab und für die stat Bremen« zu befahren, wendet sich scharf und ausdrücklich gegen Bremen, indem es diesem »jede irrung, einrede oder verhinderung« unter Kassierung aller dem Privileg widersprechenden Freiheitsbriefe untersagt und unter den Ständen und Beamten des Reichs »sonderlich burgermeister und rath der stat Bremen ernstlich und

Allerdings ist dies in seinen Anfängen und in seiner Entwicklung nicht klar zu übersehen. Daß es geltend gemacht wurde — übrigens nur für Getreide, Floß- und Bauholz — ist ausdrücklich erst für das Ende des 16. Jahrhunderts überliefert, wo es, ebenso wie das Bremer Stapelrecht, Anlaß zu heftigen Streitigkeiten zwischen Minden und Bremen wurde¹. Immerhin leitete Minden damals den Anspruch auf ein Stapelrecht aus undenklicher Zeit her, und wenn das auch in jener Zeit ein sehr dehnbare Begriff war, so scheint es doch wenigstens um die Mitte des 15. Jahrhunderts schon geübt worden zu sein. Als nämlich im Jahre 1457 zwischen der Stadt Herford und dem Stift und der Stadt Minden die Schiffbarmachung der oberhalb der Stadt mündenden Werre verabredet wurde, mußten die Werreschiffer sich verpflichten, bei Berg- und Talfahrt in Minden anzuhalten und ihre Waren dem, der sie kaufen wolle, »nach Redlichkeit« zu verkaufen². Bemerkenswert ist auch, daß im Jahre 1530 Herzog Heinrich der Jüngere von Braunschweig-Lüneburg der Stadt ein Privileg erteilte, das die Durchführung von Brennholz schlechthin verbot³. Denn so viel wir wissen, pflegte ein Stapelrecht in dieser schärfsten Form des Verkaufszwanges nicht unvermittelt aufzutreten, sondern eine Vorstufe vorauszusetzen, auf der die davon betroffenen Waren für eine bestimmte Zeit feil geboten oder doch nur zum Teil verkauft werden mußten, eine Form, die ja auch durch den eben angeführten Werreschiffahrtsvertrag ziemlich deutlich bezeugt ist.

Liegen somit für die Mindener Schiffahrt nur mittelbare Zeugnisse vor, so gibt die Geschichte der Grafen von Hoya, deren Gebiet die Weser auf dieser Strecke zum größten Teil angehörte, einige Schiffahrtsnachrichten her, namentlich durch die Mitteilung

vestiglich« ermahnt, sich nach dem Privileg zu richten. Dessen Bestätigungen durch die Kaiser Matthias im Jahre 1614 und Ferdinand II. im Jahre 1627 erweisen, daß es Minden in der Tat gelungen ist, das Recht der freien Schiffahrt auf der unteren Weser gegen Bremen zu behaupten (Urkunden (Org.) des Staatsarchivs zu Münster Nr. 614, 783, 804).

¹ Vgl. G. Noack, Das Stapel- und Schiffahrtsrecht Mindens, 1904, S. 7 ff.

² Hans. U. B. VIII, Nr. 548, S. 364 Anm. 2.

³ Noack a. a. O. S. 7.

von Verträgen, in denen die Grafen zur Weserschiffahrt Stellung nehmen.

Bereits im Jahre 1271 sicherte Graf Heinrich II. auf Ersuchen des Erzbischofs von Bremen allen, die auf der Weser mit Kaufmannsgut und anderen Dingen nach Bremen reisen würden, in seinem Gebiete sichere und unbehinderte Fahrt zu¹.

Ebenso vereinbarten im Jahre 1335 die Grafen Gerhard und Johann mit der Stadt Bremen, daß deren Bürger in ihrem Gebiete zu Lande und zu Wasser Schutz sowie Handels- und Verkehrsfreiheit genießen sollten, und gestatteten die ungehinderte Schifffahrt nach Bremen, namentlich mit Holz. Doch wurde das jetzt bereits von der Zahlung eines Zolles (pro justo theoloneo) abhängig gemacht².

In einer Fehde, die die Stadt Bremen im Jahre 1399, vielleicht im Zusammenhange mit der damals neu eingerichteten Schifffahrt zwischen Hannover und Bremen, mit den Brüdern von Mandelsloh ausfocht³, ersuchte sie den Grafen Otto von Hoya, ihre Eichenschiffe gegen die von Mandelsloh in Schutz zu nehmen. Wir haben sein Antwortschreiben, in dem er erklärt, er könne das nicht versprechen, ehe er sich mit den genannten Grafen darüber geeinigt habe; vor ihm und seinen Leuten sollten die Schiffe aber sicher sein⁴. Er scheint den Bremer Schiffen dann aber doch seinen Schutz gewährt zu haben. Im Sommer des Jahres 1404 führte er in einer Klage gegen die Stadt aus, er habe ihre Schiffe und Kaufleute während der Fehde beschirmt, sie aber hätten auf der Heimfahrt seine eigenen Feinde — er lag in Fehde mit dem Grafen Otto von Delmenhorst — über die Weser gesetzt und ihm dadurch über 200 Mark Schaden verursacht⁵; worauf durch Schiedsspruch der Stadt auferlegt wurde, dem Grafen seinen Schaden zu vergüten, da sie die schuldigen Schiffer trotz der Beschwerde des Grafen bei sich behalten habe⁶.

Eine Vereinbarung ähnlich denen von 1271 und 1335 kam

¹ Hans. U. B. I, Nr. 691.

² Bremèr U. B. II, Nr. 387.

³ Bremèr U. B. IV. Nr. 240, dazu Einl. S. XII.

⁴ Das. Nr. 270.

⁵ Das. Nr. 315, S. 406, § 15.

⁶ Das. Nr. 316, S. 411, § 14.

wieder zustande im Jahre 1457, in dem die Grafen Otto und Friedrich allen mit ihren Waren Bremen besuchenden Kaufleuten Schutz vor Anhalten und Überfall und im besonderen Sicherheit vor sich und ihren Leuten zusagten; auch wieder unter der Voraussetzung, daß ihnen der »rechte, redelike unde wontlike toll« entrichtet würde¹.

Wohl zu beachten ist eine aus all diesen Schifffahrtsbewilligungen heraus zu lesende, aber in der letzten von 1457 besonders deutlich ausgesprochene Zusage der Hoyer Grafen, daß die auf der Weser verkehrenden Schiffe vor ihnen und ihren Leuten sicher sein sollten. Daß diese Zusage nicht bloß Formsache war, geht aus einer Aufzeichnung von Forderungen bremischer Ratsherren und Bürger an den Grafen Otto um das Jahr 1420 hervor, in der eine Reihe von Fällen namhaft gemacht wird, wo der Graf oder seine Vögte bremische Schiffe angehalten und um ihren Inhalt an Wein, Kalk, Gerste und Holz erleichtert hätten². Auf Beunruhigungen der Schifffahrt durch die Grafen von Hoya scheint auch die Nachricht bei Rynesberch und Schene hinzuweisen, daß die Bürger von Bremen im Jahre 1368 mit einer Flotte die Weser hinauf gefahren seien und, freilich ohne Erfolg, versucht hätten, die Burg Hoya von der Wasserseite aus zu nehmen und zu brechen³.

Andererseits muß doch gesagt werden, daß die Grafen von Hoya im Grunde der Weserschifffahrt in ihrem Gebiete nicht abhold waren. Das bezeugt außer den bereits angeführten Schifffahrtsbewilligungen besonders folgende Nachricht. Im Jahre 1536 ersuchte Graf Jobst seinen Lehnsfürsten, Herzog Ernst von Braunschweig-Lüneburg, ihm beim Abbrechen eines von Christoph, Erzbischof von Bremen und Bischof von Verden, in der Weser bei Verden errichteten Wehrs mit Fußvolk und etlichen Reitern beizustehen, falls er dabei auf bewaffneten Widerstand träfe. Sein Vorhaben aber begründete er damit, daß seine Vorfahren »sich allerwege des Wesserstroems angenommen und tom huse Hoya vorde- dinget hätten«⁴.

¹ Hoyer U. B. VIII, Nr. 277.

² Bremer U. B. V, Nr. 165.

³ Bremer Chronik des Rynesberch und Schene, hrsg. v. J. M. Lappenberg in den Geschichtsquellen des Erzstifts u. d. Stadt Bremen, S. 104.

⁴ Hoyer U. B. I, Nr. 1353.

Läßt sich in den angeführten Schifffahrtsbewilligungen die Rücksicht auf Bremen deutlich genug erkennen, so war die Stadt nun auch sonst bemüht, auf dieser unteren Weserstrecke allen un-
bequemen fremden Einfluß zu beseitigen. In einer ganzen Reihe von Verträgen, die sie mit benachbarten weltlichen und geistlichen Herren schloß, offenbart sich dies Bestreben in der immer wiederkehrenden Formel, es sollten keine festen Schlösser gebaut werden »by der Wezer van der Hoyen an wente in de zolten zee¹. Und im Jahre 1541 wurde der Stadt vollends durch kaiserliches Privileg die Obrigkeit und Jurisdiktion über die Weser, die Aller und andere Nebenflüsse zugestanden in dem Maße, daß den Herren dieser Ströme jede Behinderung der Schifffahrt und Steigerung der Zölle untersagt wurde². Hierher gehört auch eine Vereinbarung mit dem Ritter Alverich von Mennighausen aus dem Jahre 1343, in der sich dieser verpflichtete, weder auf der Weser noch an anderen Orten im Stifte Bremen die Kaufleute zu berauben, vielmehr den Räubern nach Kräften das Handwerk zu legen³.

So unergiebig die zuletzt beigebrachten Nachrichten auch im ganzen sind, so geht immerhin aus ihnen hervor, daß Bremen an der Schifffahrt auf der unteren Weser lebhaft interessiert war. Das bezeugen nun auch ein paar Verfügungen in einigen der sog. Kundigen Rullen der Stadt, d. h. in Zusammenstellungen der städtischen Statuten, die von Zeit zu Zeit vom Rate revidiert und öffentlich bekannt gemacht wurden.

Im Jahre 1450 wurde verordnet, daß niemand Holz, das mit Flößen die Weser herab käme, aufkaufen oder sich zum Kaufe sichern dürfte, ehe es drei Tage vor der Stadt gelegen habe⁴; eine Bestimmung, die, wie schon die Vereinbarung der Stadt mit den Hoyer Grafen aus dem Jahre 1335 und der Zolltarif des Grafen Otto von Schaumburg aus dem Jahre 1556 darauf hinweist, daß

¹ Bremer U. B. IV, Nr. 369 (im Jahre 1408). Ähnlich so: Bremer U. B. I, Nr. 172 und Anm. 6 (1233); das. II, Nr. 53 (1305); intra Nigenburg (Nienburg oberh. Hoya) et terram Wordensium (Land Wührden); das. III, Nr. 136 (1359) u. a. O.

² W. v. Bippen, *Gesch. d. Stadt Bremen*, Bd. II, S. 115.

³ Bremer U. B. II, Nr. 504.

⁴ G. Oelrichs, *Vollständige Sammlung alter und neuer Gesetzbücher der . . . Stadt Bremen*, Bremen 1771, S. 729, § 64.

unter den weserabwärts beförderten Handelsgütern Holz eine große Rolle spielte, das namentlich zum Bedarfe der Stadt Bremen gedient zu haben scheint, da im Jahre 1489 die Ausfuhr wenigstens von Eichenholz, Latten aus Buchenholz und Dielen auch für Bremer Bürger von der Erlaubnis des Rates abhängig gemacht wurde¹.

Dieser Bestimmung nun legt Bodemann, indem er auf sie aufmerksam macht, die Absicht der Bremer Bürger zugrunde, Käufer und Verkäufer mehr an die Stadt zu fesseln². Und auch gewiß mit Recht. Wenn er aber fortfährt: »Endlich 1510 zwang man durch die Verfügung, kein Bremer Bürger solle über die Weserbrücke den Strom hinauf Schiffe oder Eichen beladen, die Hannoveraner wie andere, ihre Bedürfnisse von Bremen selbst abzuholen, wodurch freilich die Frequenz der handeltreibenden Besucher der Stadt bedeutend vermehrt, aber unverkennbar den eigenen Bürgern ein nicht unbedeutender Teil des Gewinnes, der den Fremden anheim fiel, entzogen wurde³«, so werden wir ihm darin nicht beipflichten können. Zunächst ist nicht ersichtlich, warum Bodemann die seiner Annahme zugrunde liegende Verfügung in das Jahr 1510 setzt. Bei Oelrichs, auf den er dafür zu S. 715 verweist, findet sie sich in der Kundigen Rulle von 1450. Doch ist das nebensächlich; es kommt darauf an, ob aus ihr wirklich herausgelesen werden kann, daß den Bremer Bürgern die Fahrt ins Oberland untersagt war. Und das muß verneint werden. Es ist an sich schon unwahrscheinlich, liegt aber auch garnicht im Sinne der Verfügung. Allerdings wird bestimmt, daß niemand Eichen oder andere Schiffe laden oder beladen lasse oberhalb der Weserbrücke aufwärts⁴, aber mit welcher Absicht, geht aus dem folgenden Paragraphen hervor. Dieser verfügt, es solle auch keiner mit beladenen Eichen oder anderen Schiffen durch die »veergate« der Weserbrücke aufwärts fahren, ehe er dem Zollmeister, dem »czysemanne«, vor der Brücke innerhalb der Stadt angegeben habe, was seine Fracht sei; vielmehr solle er solange unterhalb

¹ Das. S. 689, § 136.

² Ztschr. d. hist. Vrs. f. Niedersachsen, Jhrg. 1876, S. 283.

³ S. vor. Anmerkg.

⁴ Oelrichs a. a. O. S. 715, § 222.

der Brücke liegen bleiben, bis er seiner Zollpflicht gegen die Stadt genügt und die dabei empfangenen Zollzeichen dem Zollmeister ausgehändigt habe.

Hieraus erhellt deutlich als Zweck beider Verfügungen, zu verhüten, daß der Zoll, der bei der Abfahrt an der Weserbrücke erhoben wurde, durch vorzeitige Abfahrt oder durch ein Beladen der Schiffe oberhalb der Erhebungsstätte hintergangen würde. Durch sie wird also gerade eine weseraufwärts gerichtete Schifffahrt der Bremer Bürger bezeugt. Nebenbei weisen sie darauf hin, daß der Ladeplatz für die weseraufwärts gehenden Schiffe¹ in Bremen sich unterhalb der Weserbrücke befand, daß diese eine »veergate« besaß, d. i. offenbar ein Brückenfach, das aufgewunden werden konnte, um den Schiffen die Durchfahrt zu ermöglichen, und das, wenn es geschlossen war, den Bremer Flußhafen oberhalb der Stadt sperrte², und daß bei der Abfahrt ein Ware Zoll entrichtet werden mußte.

Neben den Nachrichten über die Mindener und Bremer Schifffahrt steht ganz vereinzelt und ziemlich belanglos eine solche über das Städtchen Liebenau³. Im Jahre 1570 erteilte Graf Erich von Hoya dem Meister Nikolaus Zimmermann daselbst die Freiheit, Mühlensteine auf der Weser herab zu führen, am Ufer abzuladen und zu verkaufen, wogegen dieser auf des Grafen Mühlen alle benötigten Mühlensteine, groß oder klein, zu 7 Talern das Stück liefern sollte⁴.

Bemerkenswert, wenn auch für die Schifffahrtsgeschichte nicht eigentlich von Wichtigkeit, ist die Tatsache, daß zweimal der Ver-

¹ Er wird seit 1250, wo das zum ersten Male geschieht (vgl. Bremer U. B. I, Nr. 246), in der Regel als slait, schlachte bezeichnet.

² Bezeugt ist die Weserbrücke seit 1244 (vgl. Bremer U. B. I, Nr. 226, 227), ohne daß wir an irgendeiner Stelle etwas über ihre Bauart erfahren. Nach F. Buchenau (die freie Hansestadt Bremen und ihr Gebiet, 3. Aufl., Bremen 1900, S. 60) ruhte sie auf eingerammten Pfählen mit Jochen, und die »veergate« befand sich an dem der Altstadt zugekehrten Ende der Brücke.

³ Liebenau, das heute an der bei Nienburg mündenden (Warmen) Aue dicht oberhalb der Mündung liegt, war ehemals, wahrscheinlich auch noch in diesem Jahre 1570, Weserstadt; infolge einer Laufänderung der Weser ist es dann von ihr abgerückt.

⁴ Hoyer U. B. I, Nr. 1555.

such gemacht worden ist, die Weser zum Ruin der Stadt Bremen abzuleiten. Zum ersten Male im Jahre 1547, als Bremen im Schmalkaldischen Kriege der Belagerung durch ein kaiserliches Heer und die benachbarten katholischen Fürsten mit Erfolg trotzte. Der Plan, dessen Urheber Herzog Erich der Jüngere von Braunschweig war, ging dahin, die Weser in die ihr parallel fließende Ochtum über zu lenken, wahrscheinlich von Dreyhe aus, wo die beiden Flüsse einander am nächsten kommen. Das Werk wurde auch von einem großen Bauernaufgebot begonnen, scheiterte aber daran, daß das Bett der Ochtum höher lag als das der Weser¹.

Den andern Versuch im Jahre 1621 unternahm Herzog Friedrich Ulrich von Braunschweig, den Bremen dadurch gegen sich aufgebracht hatte, daß es ihm eine Anzahl Fässer Bier auf der Weser hatte anhalten und verderben lassen. Er erbot sich dem Grafen Anton Günther von Oldenburg, auf seine Kosten einen Graben von Dreyhe durch die Grafschaft Delmenhorst unterhalb der Stadt in die Weser zu führen, und sagte den dadurch geschädigten Landbesitzern Schadenersatz, allen gräflichen Untertanen aber ewige Zollfreiheit zu. Der Oldenburger antwortete, er wolle es mit dem dänischen Hofe und anderen Interessenten überlegen. Aber dabei ist es dann auch geblieben². —

Als Zollstätten an dieser Weserstrecke erscheinen in dem Verzeichnis von 1584: Petershagen, Schlüsselburg, Stolzenau, Landsbergen, Nienburg, Hoya, Wetenkamp und Schlieme.

Auffälligerweise ist Minden nicht genannt, wo doch, wie wir aus dem Zollstreit zwischen Minden und Hameln wissen, schon gegen Ende des 12. Jahrhunderts ein Land- und Wasserzoll bestand. Das könnte auf eine Ungenauigkeit des Verzeichnisses zurückgeführt werden, da auch Dreye und Bremen darin nicht erwähnt werden, obwohl sie anderweitig für diese Zeit unzweifelhaft als Zollstätten bezeugt sind. Doch ist auch eine andere Annahme zulässig, nämlich die, daß der frühe Mindener Zoll ein bischöflicher war, der in der Folge verlegt wurde — etwa nach den gleichfalls bischöflich-mindischen Zollstätten Petershagen

¹ G. A. v. Halem, *Gesch. d. Herzogtums Oldenburg*, 1749—96, Bd. 2, S. 70 u. Anm.

² G. A. v. Halem a. a. O.

oder Schlüsselburg, — und daß ein städtischer Zoll in Minden nicht bestand. Bemerkenswert ist dafür ein Schreiben vom 23. November 1473 (nesten dinstagh na sent Cecilien dage), durch das die Stadt Minden auf den 19. Januar 1474 (den nesten dinstagh na sent Anthonius dage) vor das Freigericht zu Brakel bei Dortmund geladen wurde¹. Danach hatte der Rat eine Eiche mit Kalk, die nach Bremen unterwegs war, anhalten lassen und verlangt, daß vor der Weiterfahrt der Zoll für den Kalk und eine als »upkome« bezeichnete Abgabe entrichtet würde. Der Eigentümer des Kalks hatte darauf auf gerichtlichem Wege der Stadt das Recht auf Zoll und Abgabe streitig gemacht und zwar, wie ihr ausweichendes Verhalten vermuten läßt, nicht ohne Grund. Die endgültige Entscheidung darüber sollte auf dem bezeichneten Gerichtstage gefällt werden. Sie ist nicht überliefert, aber wenn wir uns erinnern, daß auch in dem schon besprochenen Vergleich zwischen Minden und den Edelleuten zur Lippe vom Jahre 1457 von einem zweifellos durch ähnliche Zollansprüche herbeigeführten Streit über die Kalkverschiffung die Rede war, so wird in der Tat wahrscheinlich, daß der Anspruch auf einen städtischen Zoll in Minden erst um die Mitte des 15. Jahrhunderts auftauchte, aber unbegründet war und, wie das Zollverzeichnis von 1584 lehrt, sich auch wirklich nicht durchsetzte².

Der Zoll zu Petershagen kommt nur in dem Zollverzeichnis von 1584 vor. Das Schloß dieses Namens wurde im Jahre 1315 erbaut³; es wird urkundlich von 1334 an erwähnt⁴, so auch im Jahre 1406, wo von seinen »tobehoringen« die Rede ist⁵. Daß darin schon der Zoll einbegriffen war, ist zwar nicht unmöglich,

¹ Urk. (Org.) des Staatsarchivs zu Münster Nr. 110.

² Für die Annahme, daß der bischöfliche Weserzoll von Minden verlegt sei, spricht folgender Umstand: In dem U. B. des Bistums Minden, das vorerst freilich nur bis zum Jahre 1300 reicht (hrsg. v. H. Hoogeweg als Bd. VI des Westfälischen U. B., Münster 1898) ist ein Zoll in Minden mehrfach angeführt (Nr. 60, 185, 256, 1321), doch muß die Frage, ob ein Wasserzoll darunter zu verstehen sei, wohl verneint werden.

³ Chronicon Mindense, hrsg. v. H. Meibom, Rerum Germanicarum Tom. I, S. 567.

⁴ Sudendorf, U. B. I, Nr. 570, S. 291¹⁵.

⁵ Das. X, Nr. 140, S. 360¹.

kann jedoch nicht aus dem Worte entnommen werden. Dagegen lassen diese wie andere Urkundenstellen erkennen, daß Petershagen dem Stifte Minden gehörte, so daß vorhin geäußert werden konnte, der Mindener Zoll sei möglicherweise hierher verlegt worden.

Im Besitze dieses Stiftes war auch Schlüsselburg, das nach der Zerstörung des bischöflichen Schlosses Neuhaus (Novum castrum) im Jahre 1346 erbaut worden sein soll¹. Schon Neuhaus war, wie Gade meint, Zollstätte, und zwar auch für den Weserverkehr². Wenn diese freilich nicht genügend erhärtete Annahme zutrifft — die zugrunde gelegte Urkundenstelle (Hoyaer U. B. VIII, Nr. 141) spricht nur von den »pertinentia« des Schlosses —, so würde Schlüsselburg die Bedeutung als Zollstätte von Neuhaus übernommen und etwa seit 1346 als solche bestanden haben. Zu erweisen ist es als Weserzoll erst im Jahre 1532, wo nach einem Haushaltsbuche der Hoyaer Grafen zwei Schiffern, die für den gräflichen Hofhalt 25 Fuder Hafer geholt hatten, der dafür in Schlüsselburg ausgelegte Zoll vergütet wurde³. Die nächste und zugleich letzte Erwähnung ist die im Zollverzeichnis von 1584.

Wann der Weserzoll in Stolzenau eingerichtet worden ist, bleibt auch ungewiß. Die Burg wurde von dem Grafen von Hoya zu derselben Zeit wie die Schlüsselburg erbaut, also im Jahre 1346, der Flecken dieses Namens entstand durch die Verschmelzung der Burg mit der nahegelegenen Ortschaft Repholtshusen und ist im Jahre 1370 zum ersten Male urkundlich bezeugt⁴. Ein Weserzoll in Stolzenau erscheint dagegen erst im Jahre 1553, wo der Bischof von Minden, in dessen Besitz Stolzenau inzwischen gekommen war, den Land- und Wasserzoll für 4000 rhein. Goldgulden verpfändete⁵. Ein Stolzenauer Zoll wird dann im Jahre 1576 erwähnt, in dem einer Gräfin Ermengard unter

¹ Gade, H., Hist.-geogr.-statist. Beschreibung der Grafschaften Hoya und Diepholz, Hann. 1901, Bd. 2, S. 256.

² Das. Bd. 1, S. 566.

³ A. Eggers, Das Steuerwesen der Grafschaft Hoya, Ztschr. d. hist. Vrs. f. Nieders., Jhrg. 1900, S. 54.

⁴ H. Gade, Geschichte des Fleckens Stolzenau, Ztschr. d. hist. Vrs. f. Nieders., Jhrg. 1870, S. 257.

⁵ Hoyaer U. B. I. Nr. 1464 Anm. 3.

anderem 550 Taler aus diesem Zolle als Leibzucht verschrieben wurden¹; offenbar ist auch hier Land- und Wasserzoll zusammen gemeint. Die Erwähnung im Verzeichnis von 1584 ist wieder die letzte.

Der Weserzoll zu Landesbergen ist auch nur in diesem genannt und näheres nicht zu ermitteln.

Nienburg, das als im Besitz der Grafen von Hoya befindlich schon im Jahre 1266 genannt ist², wird als Zollstätte außer in dem Verzeichnis von 1584 schon im Jahre 1390 erwähnt³, doch ohne Hinweis auf einen Weserzoll.

Dagegen kann ein Weserzoll in Hoya schon früh angesetzt werden. Noch erscheint er nicht in der Urkunde von 1271, in der Graf Heinrich II. den auf der Weser nach Bremen Reisenden seinen Schutz zusagte⁴; doch bereits in der Vereinbarung zwischen Bremen und den Grafen Gerhard und Johann vom Jahre 1335 wird die Gewährung der freien Schifffahrt von der Zahlung eines »rechtmäßigen Zolles« abhängig gemacht⁵, und ebenso wird in der zwischen der Stadt und den Grafen Otto und Friedrich vom Jahre 1457 auf den »rechten redeliken unde wontliken tollē, als uns de van unser herschup angehervet is«, Anspruch erhoben⁶; ähnlich auch in einem Vertrage aus dem Jahre 1521⁷. Freilich ist in diesen Urkunden Hoya als Erhebungsstätte nicht ausdrücklich genannt, es ist sogar anzunehmen, daß überhaupt nicht eine bestimmte, sondern alle hoyaischen Zollstätten, soweit sie zurzeit bestanden, gemeint sind. Aber das steht doch außer Frage, daß unter ihnen in erster Linie Hoya in Betracht gekommen ist, dessen Bedeutung an der Weserstraße mittelbar durch die schon angeführte Erklärung des Grafen Jobst im Jahre 1536 gekennzeichnet wird, daß seine Vorfahren sich »allerwege des Wesserstroems angenommen und tom huse Hoya verdedinget« hätten. Daher darf man auch die Verpfändung eines Hoyaer Zolles im

¹ Das. Nr. 1603.

² Sudendorf U. B. I, Nr. 62.

³ Hoyaer U. B. I, Nr. 304, S. 193.

⁴ Hans. U. B. I, Nr. 691.

⁵ Bremer U. B. II, Nr. 387.

⁶ Hoyaer U. B. VIII, Nr. 277.

⁷ Das. Nr. 305.

Jahre 1543 durch den eben genannten Grafen Jobst¹ gewiß auf den Hoyaer Weserzoll beziehen. Seitdem ist er nur noch einmal, eben in dem Verzeichnis von 1584, genannt.

Über den Zoll zu Wetenkamp ist Näheres nicht zu ermitteln.

Auch über den Ursprung des Zolles in Schlieme ist nichts bekannt, doch wurde hier schon im Jahre 1563 ein Zoll erhoben², wahrscheinlich auch schon für den Weserverkehr, da er in dieser Bedeutung später eine große Rolle gespielt hat. Nach den Amtsrechnungen der Hoyaer Grafen betrug er im Jahre 1572 für ein Quartal 168 Taler 20 Groschen³. Seit seiner Erwähnung im Zollverzeichnis von 1584 verlautet auch über ihn nichts mehr, doch mögen die eben genannten Amtsrechnungen noch manches über ihn enthalten.

Nun bleiben noch ein paar Weserzollstätten zu behandeln, die auffallenderweise in dem hier viel benutzten Zollverzeichnis von 1584 nicht genannt sind: Dreyhe, Thedinghausen und Bremen, von denen wenigstens Dreyhe und Bremen für eben diese Zeit aus anderen Quellen sicher zu erweisen sind.

Dreyhe, dicht vor dem Austritt der Weser aus hoyaischem Landesgebiet an einer scharfen Flußkrümmung gelegen (Dreyhe = Drehung), soll durch Verlegung eines ursprünglich in Weyhe erhobenen und bereits für das Jahr 1260 bezeugten⁴ Zolles an die Weser Zollstätte geworden sein⁵. Als solche erscheint es jedoch erst in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts. Im Jahre 1571 wurde einem gewissen Dr. jur. Gideon Eggeling der dortige Landzoll verpfändet⁶; eine Art der Bezeichnung, die deutlich genug erkennen läßt, daß daneben auch schon ein Wasserzoll bestand, dessen Vorhandensein denn auch drei Jahr später (1574) ausdrücklich bestätigt wird. Als in diesem Jahre Graf Erich von Hoya für sich und seinen Bruder Otto einen gewissen Johann von

¹ Das. Bd. I, Nr. 723.

² Hoyaer U. B. I, Nr. 1500, Anm. 1.

³ Eggers a. a. O. S. 53.

⁴ Hoyaer U. B. I, Heft 4, S. 22¹⁸.

⁵ Eggers a. a. O. S. 51. Wenn diese Behauptung zutrifft, ist die Vermutung von Gade (Hoya und Diepholz, Bd. 1, S. 312), daß der Zoll zu Dreyhe schon im Jahre 1258 bestanden habe und von ihm das Kloster Schinna befreit worden sei, hinfällig.

⁶ Hoyaer U. B. I, Nr. 1558.

Redessen zum Zöllner in Dreyhe bestellte, machte er ihm zur Pflicht, von allen Schiffern oder Schiffsleuten, auch von Fuhrleuten, auf Grund der von ihnen mitgeführten Zollzettel den üblichen Zoll zu erheben, Zollunterschleifen sorgsam nachzuspüren und sie mit Einziehung der unverzollten Waren zu ahnden¹. — Die offenkundige Hervorhebung des Wasserverkehrs gegenüber dem nur ganz nebenbei erwähnten Landverkehr läßt erkennen, daß Dreyhe namentlich als Wasserzollstätte Bedeutung hatte. Wir werden daher auch zwei spätere Erwähnungen zu den Jahren 1576 und 1582, wo der Zoll zu Dreyhe als Leibzucht verschrieben wurde², als Hinweis auf einen Weserzoll ansehen dürfen. Als Wasserzoll wird er neben dem zu Schlieme auch in den Amtsrechnungen der Hoyaer Grafen aufgeführt. Er brachte im Jahre 1572 während eines Quartals 80 Taler und 18 Groschen ein³.

Thedinghausen ist als Zollstätte ohne nähere Bezeichnung bereits für das Jahr 1260⁴, als Weserzollstätte für die Jahre 1357 und 1386 bezeugt. Als nämlich im Jahre 1357 Stift und Stadt Bremen zwei Ritter und zehn Knappen zu Burgmannen des wieder zu erobernden Schlosses Thedinghausen annahmen, bewilligten sie ihnen als Dotierung u. a. »den Wesertoln to Thodinghusen mit allem rechte vor drichtech Bremer mark gheldes«; für den Fall, daß sie selbst den Zoll wieder haben wollten, sollte den Burgmannen der Schätzungswert in der genannten Höhe anderweit zu Teil werden⁵. In der Tat scheint die Stadt in der Folge den Zoll selbst erhoben zu haben, denn im Jahre 1386 verließ sie einem Knappen Johann Korlehake die Hälfte des Schlosses und der Vogtei Thedinghausen »uth ghesproken den tolmen tho lande unde to watere«⁶. — Seitdem wird dieser Zoll nicht mehr erwähnt; sein Fehlen in dem Verzeichnis von 1584 könnte also auch mit der Annahme begründet werden, daß er inzwischen eingegangen war.

Der Weserzoll endlich in Bremen ist schon bei der Erwähnung der Bremer Kundigen Rullen berührt worden. Er war

¹ Hoyaer U. B. I, Nr. 1576.

² Das. Nr. 1603, S. 921; Nr. 1662.

³ Eggers a. a. O. S. 53.

⁴ Hoyaer U. B. I, Heft 4, S. 22¹⁸ (Dettenhusen).

⁵ Bremer U. B. III, Nr. 95, S. 72.

⁶ Das. IV, Nr. 63.

fällig, ehe die Schiffe von der Weserbrücke aus die Fahrt ins Oberland antraten. Sein Vorhandensein wird auch bestätigt durch eine Aufzeichnung von Einkünften, die bestimmten Verwaltungszwecken dienen sollten, aus dem Jahre 1420; unter diesen Einkünften ist auch der »tollen van eken unde van schiffen« aufgeführt¹. Im übrigen wissen wir über diesen Zoll nur noch, daß er für auswärtige Schiffer höher war als für Bremer Bürger — eine für jene Zeit freilich recht selbstverständliche Übung —, und zwar aus einem Schiffahrtsvertrage zwischen Bremen und Hannover aus dem Jahre 1376, durch den die Bürger von Hannover denen zu Bremen hinsichtlich »aller pflicht eder tzyse« gleich gestellt wurden².

Mit seiner Geltung als Weserzollstätte verband Bremen, wie das bei seiner Lage am Grenzpunkt zwischen See- und Flußschiffahrt nur natürlich war, den Anspruch auf ein Stapelrecht; man wird annehmen dürfen, schon seit der Zeit, wo das Oberland aufhörte, ausschließlich in Bremen seinen Markt zu sehen, und anfang, über See Handel zu treiben. Gleichwohl ist das Bremer Stapelrecht weder, wie etwa das Mündener, frühzeitig durch ein Privileg bestätigt worden noch überhaupt für die früheren Jahrhunderte zu erweisen.

¹ Das. V, Nr. 161, S. 168.

² Das. III, Nr. 489. — Nachdem hiermit die Übersicht über die Zollstätten an der Weser beendet ist, sei auf eine Bemerkung hingewiesen, die Landau der Mitteilung des Zollverzeichnisses von 1584 beigefügt hat. Er betont, wie die Menge der Zollstätten — er zählt selbst auf einer Strecke von 23 Meilen ihrer 22, ohne dabei Dreyhe und Bremen mitzurechnen, — die Entfaltung der Weserschiffahrt außerordentlich gehemmt habe. Umso mehr, als auch in der Art der Zollerhebung Mißstände waren. So wurde besonders vom Wein nicht eine Geld-, sondern eine Naturalabgabe erhoben, was freilich auch anderswo nicht ungewöhnlich war, aber gerade bei so vielen Zollstätten überlästig werden mußte. Daher kam es, daß der Nord-Südverkehr namentlich für den Weinhandel, aber auch sonst, als Wasserstraße den Rhein benutzte und die Weser fast nur dem Verkehr der Weserstädte mit Bremen diene. Doch weiß Landau nun auch von einem Versuch, durch Einschränkung der Zollerschwerungen die Weser dem Durchgangsverkehr von Süddeutschland her zu eröffnen.

Zur Zeit des niederländischen Befreiungskrieges, als der Rhein auf seinem Unterlaufe eine sichere Schiffahrt ohnehin nicht zuließ, wandte sich der Rat der Stadt Bremen an den Bremer Erzbischof, Herzog

Zum ersten Male erscheint es in der Vereinbarung, die bei der Wiederherstellung der Leineschiffahrt im Jahre 1376 zwischen Hannover und Bremen zustande kam. In dieser nämlich wurde bestimmt, die Bürger von Hannover sollten den dritten Teil des Getreides, das sie nach Bremen brächten, »in der stad jo laten unde dar vorkopen eder gheten dat dar up, also dat id dar jo blive«, es sei denn, daß der Rat ihnen die Ausfuhr erlaube; hinsichtlich der übrigen Waren aber wurde ihnen gestattet, sie frei »to der zee wart to schepende«¹.

Danach bestand um diese Zeit in Bremen unzweifelhaft ein Stapelzwang für Korn, aber vermutlich auch für andre Waren, da die Ausfuhrerlaubnis für diese den Hannoveranern ausdrücklich als besondere Vergünstigung zugestanden wurde.

Dieser Zustand änderte sich insofern, als in der Folge der Stapelzwang für Getreide ganz aufgehoben wurde. In einem undatierten Sendschreiben, das der Herausgeber des Bremer U. B. entgegen anderen Vermutungen mit guten Gründen dem letzten Drittel des 14. Jahrhunderts zugewiesen hat², bewilligte der Rat von Bremen auf Verwendung Lübecks den niedersächsischen Städten, namentlich Braunschweig, Goslar, Hannover und Hameln, daß sie das Getreide, das sie nach Bremen brächten, »licite pro sua voluntate navigio seu aliter abinde deportare possent, quorsum vellent, simili modo tamquam nostri«.

Heinrich von Sachsen, der zugleich Administrator der Bistümer Paderborn und Osnabrück war, mit der Bitte, die Naturalabgabe beim Weinhandel in eine Geldabgabe zu verwandeln — ihm unterstand als dem Administrator von Paderborn der Zoll zu Herstelle — und auch die übrigen Zollinhaber zu einem solchen Schritte zu bewegen. Der Erzbischof war dem nicht abgeneigt, zumal da infolge des Krieges soeben der Stapelplatz für englisches Tuch von Antwerpen nach Middelburg und Emden verlegt worden war und sich nun die Aussicht bot, daß auch der Tuchhandel, wenigstens von Emden aus, fortan die Weser benutzen würde. Doch waren die Unterhandlungen des Erzbischofs mit den übrigen Zollinhabern ergebnislos; die Weser blieb nach wie vor von Zöllen und Zollplackereien überlastet. Vgl. Ztschr. f. Hess. Geschichte, Bd. 1 (1837), S. 165 f.

¹ Bremer U. B. III, Nr. 489.

² Das. Nr. 402 u. Anm. Da die Vereinbarung von 1376 noch einen Stapelzwang für Korn vorausgesetzt, kann das Schreiben genauer d. h. nach dem Jahre 1376 verfaßt, datiert werden.

Indes ist diese den sächsischen Städten erteilte Vergünstigung offenbar nicht lange von Bestand gewesen. Schon um die Mitte des folgenden Jahrhunderts erscheint in Bremen wieder ein Stapelzwang sowohl für andere Waren als gerade auch für Korn. Im Jahre 1457 schrieb Braunschweig, das doch unter den bevorrechtigten Städten obenan genannt worden war, an Bremen, es hätte mehrfach darum gebeten, ihm die Benutzung des freien Weserstromes zu gestatten; dennoch wolle ihm Bremen nicht erlauben, seine »gudere unde korne na older wonheyt to schepende«; es würde neue Handelswege suchen müssen, wenn Bremen sein Verhalten nicht ändere¹.

Genau genommen, war das garnicht mehr ein Stapelzwang, sondern die Forderung schlechthin, alle eingebrachten Waren in Bremen zu verkaufen, mithin ein direkter Verkaufszwang.

Dieser scheint sich freilich besonders auf Getreide erstreckt zu haben, offenbar, weil die Stadt selbst gerade daran Mangel litt; denn für dieses erließ Bremen im Jahre 1459 ein besonderes Ausfuhrverbot, in dem es alle Kaufleute warnte, »enich koirne van der Weser ter see wert« zu führen bei Strafe von 20 Bremer Mark und Verlust des Gutes². Auch verpflichtete es im folgenden Jahre einen gewissen Sade Rover, die mit Korn auf der Weser seewärts fahrenden Schiffe für Bremen gegen Überlassung des vierten Teils vom Getreide aufzugreifen³.

Hatte das Bestreben Bremens, sein Stapelrecht zum Verkaufszwang zu erweitern, schon den Widerspruch Braunschweigs herausgefordert, so wurde es wenige Jahrzehnte später die Veranlassung für den sog. Schiffahrtsstreit zwischen Minden und Bremen, der eben deshalb einen gewissen Quellenwert für die Geschichte des Bremer Stapelrechts besitzt.

Die Akten der Hansetage, auf denen er Jahrzehnte hindurch immer wieder laut wurde, erweisen, daß das Stapelrecht in Bremen damals entschieden noch rücksichtsloser gehandhabt wurde als um die Mitte des 15. Jahrhunderts. Für alle niederwärts verschifften Waren bestand noch immer strikte Verkaufspflicht, nicht einmal auf Bremer Schiffen durften sie seewärts befördert werden. Hatten

¹ Hans. U. B. VIII, Nr. 595.

² Das. S. 515 Anm. 2.

³ Hans. U. B. VIII, Nr. 875.

solange aber wenigstens die Waren, die von der See herauf kamen, ungehindert durch Bremen hindurch geführt werden können, so mußte etwa seit dem Jahre 1511 für sie, wenn sie ohne Verzug weiter befördert wurden, ein Zoll von einem Bremer Schwaren für jede Mark Wertes, bei vorläufiger Stapelung dagegen ein bestimmtes »Platzgeld« entrichtet werden¹; eine Weiterbildung, die ganz der Einführung des »Schlachtgeldes« in Münden entspricht.

Allerdings war den oberländischen Städten die Möglichkeit gelassen, sich durch Vereinbarungen mit Bremen von diesen Handelserschwerungen zu lösen. So wird namentlich von Hannover berichtet, daß es eine solche Vereinbarung eingegangen sei². Andere Städte dagegen, besonders eben Minden, protestierten um so heftiger gegen eine rein gewohnheitsmäßige Rechtsübung, die ihre Handelstätigkeit von der Gnade der Stadt Bremen abhängig machte, und es blieb dieser nicht verborgen, daß die zur Entscheidung aufgerufenen Städte der Hanse sich fast alle auf die Seite ihrer Gegner neigten. Wollte sie daher, etwa durch Rechtsspruch oder Zwang, ihres Stapels nicht ganz verlustig gehen, so mußte sie einesteils ihre Forderungen mäßigen, zum anderen aber dahin streben, sie in der gemilderten Form durch urkundliche Bestätigung rechtsgültig zu machen.

Ein erster Versuch dieser Art fällt ins Jahr 1532, wo bei den Unruhen, die mit dem Eindringen der Reformation in Bremen entstanden, die »Gekorenen«, die 104 Vertreter der Bürgerschaft, u. a. den Antrag stellten, daß kein Gast an der Ausfuhr von Korn und Holz teil haben, die Verschiffung der übrigen Handelsgüter aber auf Bremischen Schiffen erfolgen sollte³; womit der absolute Verkaufszwang für alle Waren auf Holz und Korn beschränkt, im übrigen durch einen Umladezwang ersetzt wurde.

Doch hat sich das Bremer Stapelrecht offenbar auch in dieser Form noch nicht durchsetzen können; denn im Jahre 1541, am 27. Juli, erwirkte die Stadt zwar bei Kaiser Karl V. seine urkundliche Bestätigung, aber doch in wesentlich anderer Form. Die Forderung

¹ Hanserezesse III, 6, Nr. 194 §§ 4 u. 5, S. 166. Näheres hierzu und zur folgenden Anmerkung bietet der 2. Exkurs »Die Anfänge des Schiffsahrtstreties zwischen Minden und Bremen«.

² Hanserezesse III, 6, Nr. 196 § 66, S. 193.

³ W. v. Bippen, Gesch. d. Stadt Bremen, Bd. II, S. 73.

des Verkaufs wurde ganz aufgegeben und Holz nicht einmal mehr dem Stapelzwange unterstellt, dieser wurde vielmehr angewandt nur noch auf alle Arten Getreide, auf Mehl, Wein und Bier, und zwar in der Form, daß für diese Waren Feilbietung für eine nicht fest begrenzte, aber nicht ungebührlich lang zu bemessende Zeit und bei ihrer Weiterführung Umladung in Bremer Schiffe gefordert wurde¹.

Damit hatte das Bremer Stapelrecht die Gestalt angenommen, in der es fortan geübt worden ist. Daher kann seine Geschichte mit diesem Zeitpunkte abgebrochen werden, zumal da es für die Folge in der Arbeit von G. Noack über das Stapel- und Schifffahrtsrecht Mindens weitgehend berücksichtigt worden ist.

Es mag hier gleich eine Frage berührt werden, die eng mit dem Bremer Stapelrecht verknüpft ist, ob nämlich der durchgehende Handelsverkehr, der doch die Voraussetzung für das Bremer Stapelrecht bildet, sich auch einer durchgehenden Schifffahrt bediente. Daß oberländische Schiffe an Bremen vorüber die See erreichten und sie, sei es auch nur längs der Küste, befuhren, ist bei ihrer Kleinheit und flachen Bauart von vornherein unwahrscheinlich und wird auch an keiner Stelle bezeugt. So spitzt sich die Frage denn darauf zu, ob Bremen oder irgend ein weiter unterhalb gelegener Weserort den Umschlagsplatz bildete.

Die Nachrichten darüber sind dürftig und unbestimmt, doch

¹ Während ein bei gleicher Gelegenheit (auf dem Regensburger Reichstage von 1541) erwirktes Privileg, das der Stadt Bremen die Jurisdiktion im unteren Wesergebiet bewilligte, mehrfach gedruckt ist, habe ich das Privileg über das Stapelrecht nirgends gefunden. Doch geht sein Inhalt mit genügender Deutlichkeit aus einer Reichskammergerichtsentscheidung hervor, die im Jahre 1749 in dem noch immer schwebenden Streit um das Mindener Stapel- und Schifffahrtsrecht erlassen wurde, und in der ausgeführt wird, »daß die Minder Bürger ihre Waren Bremen vorbeigehend auf und abwärts schiffen können, und nur allein die im bremischen Stapelprivilegio de 1541 benannte Stücke, nemlich Korn, Rocken, Weizen, Gerste, Hafer, Mehl, Wein und Bier, und nunmehr Steinkohlen, dem Bremer Stapelrecht unterworfen, mithin solche Waren zwar in Bremen angehalten, jedoch aber nicht anders denn gegen billigen Preiß zum Verkaufe feil geboten und keiner lange aufgehalten, sothane Ware aber und keine andere zu Bremen umgeladen werden soll . . .« Westfäl. Magazin, hrsg. v. Pt. Fl. Weddigen, Bd. 3 (Bückeburg 1787), S. 256.

scheint die mittelalterliche Weserschiffahrt in der Tat Jahrhunderte lang ihren Endpunkt in Bremen gefunden zu haben. Bei der Bedeutung und Lage der Stadt — noch bis weit in die Neuzeit hinein war sie kleineren Seeschiffen zugänglich — mußte es den binnenländischen Kaufleuten als das Zweckmäßigste erscheinen, wenn sie ihre Waren nach Bremen bringen und dort in bremische Seeschiffe umladen konnten. Eine solche Übung ist denn auch mehrfach ausdrücklich bezeugt. Im Jahre 1318 ließen Braunschweiger Bürger ihre Güter auf bremischen Schiffen nach Flandern befördern¹, im Jahre 1469 nach Island²; im Jahre 1376 wurde den Bürgern Hannovers das Recht, ihren Überseehandel in dieser Weise zu führen, von Bremen verbrieft³, und noch im Jahre 1511 erhob Minden auf ein solches Recht Anspruch⁴.

Doch war dies für die Kaufleute des Binnenlandes nicht die einzige Möglichkeit, ihre Waren über Bremen hinaus zu verschiffen. Sie konnten, einem allgemeinen mittelalterlichen Brauche folgend, das Bürgerrecht in Bremen erwerben und als bremische Bürger selbst Schiffe besitzen. Und wenn auch auf dem Hansetage zu Rostock—Lübeck im Jahre 1417 und abermals im folgenden Jahre zu Lübeck verboten wurde⁵, in mehr als einer Stadt Bürger zu sein, so blieb den Binnenländischen, sofern sie nur Mitglieder der Hanse waren, doch das Recht, in Seestädten Schiffe zu erwerben und zu unterhalten⁶. Daß diese dann oft nach dem Heimatsorte ihres Besitzers benannt wurden, kann nicht befremden. So wird es sich erklären, wenn in den Sundzollregistern Schiffe aus Land Braunschweig—Lüneburg (1645) und Stadt Hannover (1558) aufgeführt werden⁷, für Zeitpunkte, wo weder Braunschweig noch Hannover mehr von Bremen auf dem Wasserwege zu erreichen waren.

¹ Bremer U. B. II, Nr. 183.

² Hansische Geschbl. Jahrg. 1888, S. 168.

³ Bremer U. B. III, Nr. 489.

⁴ Hanserezesse III, 6, Nr. 194 § 4, S. 166.

⁵ Hanserezesse I, 6. Nr. 398 § 3; Nr. 557 § 6.

⁶ Es wurde klargestellt auf dem Hansetage zu Lübeck im Jahre 1441. Hanserezesse II, 2, Nr. 439 § 22, S. 358.

⁷ Tabeller over Skibsfart og Varetransport gennem Øresund 1497 bis 1660, ved Nina Ellinger Bang; Første del: Tabeller of Skibsfarten, S. 391.

Gleichwohl hat Bremen seine Bedeutung als Endpunkt der Weserschiffahrt nicht behauptet. Der Grund wird weniger in der Verschlechterung der Schiffahrtsverhältnisse zu suchen sein, die freilich auch mitwirkten, als in der Art und Weise, wie Bremen gegen Ende des 15. Jahrhunderts sein Stapelrecht anwandte. Die Erbitterung darüber bestimmte die oberländischen Städte, allen voran Minden, weiter abwärts gelegene Weserplätze, namentlich die am oldenburgischen Ufer liegenden und unter den Namen Brake und Elsfleth vereinigten Ortschaften für die Umladung aufzusuchen. Als Bremen seinerseits dies mit Gewalt und allerhand Chikanen zu verhindern suchte, kamen dann jene Jahrhunderte währenden Zwistigkeiten in Gang, die als Schiffahrtsstreit zwischen Bremen und Minden zur Genüge bekannt sind und in denen Bremen doch endlich in der Hauptsache hat nachgeben müssen¹.

c) Die linken Nebenflüsse der Weser.

Von ihnen kommen für eine Schiffahrtsgeschichte nur drei in Betracht und zwei davon auch nur sehr bedingt, die Diemel, die Werre und die Hunte.

Die Diemel.

Pfaff in seiner Abhandlung über die Abtei Helmarshausen berichtet, daß dieser Fluß von Helmarshausen ab auf der drei Kilometer langen Strecke bis zur Mündung zur Schiffahrt benutzt worden sei, ohne indes einen Beleg dafür zu bieten². Als einen solchen können wir vielleicht die Nachricht ansehen, daß im Jahre 1568 einem gewissen Hans von Stockhausen ein Fischwehr in der Diemel von dem hessischen Amtmann in Helmarshausen zerstört worden ist³. Doch braucht das nicht notwendig geschehen zu sein, weil das Wehr der Schiffahrt hinderlich war. Aber selbst, wenn wir das annehmen, werden wir uns die Schiffahrt auf der Diemel nicht als von Bedeutung vorstellen dürfen.

Die Werre.

Auch auf der Werre ist keine Schiffahrtsübung nachzuweisen. Allerdings ist der Versuch gemacht worden, diesen Fluß von

¹ Vgl. S. 147 Anm. 1. Ausführlich handelt darüber G. Noack, das Stapel- und Schiffahrtsrecht Mindens.

² Ztschr. f. hess. Gesch., N. F. Bd. 34 (1910), S. 222.

³ Ds. Supplement-Bd. 10, S. 27.

Herford aus zur Schiffahrt einzurichten. Im Jahre 1457 vereinbarten Bischof und Stift Minden, im besonderen auch die Städte Minden und Lübbecke, mit Herford Flußregulierungen zu eben diesem Zwecke. Der Bischof wurde für den Plan gewonnen durch das Zugeständnis eines Zolles an dem neuen Schiffahrtswege, der in Gohfeld (unweit der Mündung) eingerichtet werden sollte und auf 4 Pfennig für das Pfund schwer festgesetzt wurde, mit dem Vorbehalt, daß die Waren, die »von sulkem gewerde nicht en weren ende des nicht dregen mochten«, wie an den Weserzollstätten verzollt werden sollten. Die Stadt Minden willigte ein unter der Bedingung, daß die Werreschiffer bei Berg- und Talfahrt in Minden anhalten und ihre Waren für eine Zeit feil bieten sollten¹.

Zur Ausführung dieses Planes scheint es aber nicht gekommen zu sein, oder die Einrichtung ist nicht von Dauer gewesen; wenigstens lagen im Jahre 1641 die Dinge ganz wie im Jahre 1457, Herford nahm den alten Plan von neuem auf². Mit welchem Erfolge, ist indes nicht bekannt.

Die Hunte.

Was endlich die Hunte anlangt, so ist zwar so viel gewiß, daß sie der Schiffahrt gedient hat, viel mehr aber als die bloße Tatsache ist bei der Dürftigkeit der Quellen auch nicht zu erkennen.

Man darf aus dieser Dürftigkeit der Quellen noch nicht ohne weiteres eine entsprechende Geringfügigkeit der mittelalterlichen Hunteschiffahrt folgern. Wenn die Überlieferung etwa über Leine, Oker und Ilmenau soviel reicher ist, so besteht sie doch zum guten Teil aus Nachrichten über natürliche Schwierigkeiten, mit denen die Schiffahrt auf diesen Flüssen zu kämpfen hatte, Nachrichten mithin, die in der Geschichte der Hunteschiffahrt kaum zu erwarten sind, da die Hunte als wasserreicher und gleichmäßig strömender Tieflandsfluß, in den zudem bis Oldenburg die Meerflut eindringt, der Schiffahrt Schwierigkeiten wenigstens in dem Maße nicht geboten hat.

Dennoch wird man wenigstens vermuten dürfen, daß die mittelalterliche Hunteschiffahrt nicht sehr bedeutend gewesen sei.

¹ Hans. U. B. VIII, Nr. 548, S. 364, Anm. 2.

² Ein Aktenstück darüber findet sich, wie Herr Geh. Archivrat Philippi mir mitteilt, im Königl. Staatsarchiv zu Münster.

aus einem Grunde, der zugleich für die linken Elbzuflüsse unterhalb der Ilmenaumündung gilt. Die Schiffahrt eines Flusses hängt nicht allein von seiner Schiffbarkeit ab, sondern in weit höherem Grade von der handelsgeographischen Bedeutung des umliegenden Landes und namentlich der anliegenden Städte. Und da tritt nun zwischen den Flüssen des Oberlandes wie Oker, Leine und Ilmenau und den eben bezeichneten Küstenflüssen ein deutlicher Unterschied zutage. Mit dem Reichtum des Oberlandes an Korn und Bodenschätzen aller Art, vor allem an Salz, einem Reichtum, der durch die vom Süden kommenden Importen wesentlich gesteigert wurde, konnten sich die Küstengebiete, die allenfalls Korn ausführten, ebenso wenig vergleichen, wie die Bedeutung von Städten wie Oldenburg, Bremervörde, Neuhaus und Buxtehude auch nur entfernt an die von Hannover, Braunschweig und Lüneburg heran reichte. Sie wurden durch ihre Lage nahe und zwischen den großen Verkehrszentren Bremen und Hamburg in ihrer Entwicklung gehemmt und kamen namentlich für einen Durchgangsverkehr garnicht in Frage; es ist ganz natürlich, daß dies auf die entsprechenden Wasserstraßen zurück gewirkt hat. —

Ausgangspunkt der Huneschiffahrt war Oldenburg als Hauptort des Huntegebietes, der auch dadurch von Bedeutung war, daß hier die Überlandstraße von Ostfriesland nach Norddeutschland die Hunte überschritt¹. Bemühungen, den Fluß bis Wildeshausen hinauf schiffbar zu machen, gehören einer späteren Zeit an, und wenn Guthe berichtet, daß die Hunte von Hunteburg an, also noch vor ihrem Eintritt in den Dümmer, von Torfkähnen befahren werde², so wird auch diese Torfschiffahrt jüngern Datums sein, wahrscheinlich erst nach dem dreißigjährigen Kriege angekommen sein.

Die ersten Anfänge der Huneschiffahrt entziehen sich unserer Kenntnis. Ein Handelsverkehr, dem sie gedient haben könnte und der natürlicher Weise auf Bremen gerichtet war, läßt sich seit dem Beginn des 13. Jahrhunderts nachweisen. Im Jahre 1233 wurden die Bürger von Bremen von allen Zöllen innerhalb der Diözese Bremen befreit, wobei auch die Hunte ausdrücklich ge-

¹ G. Sello, Oldenburgs Seeschiffahrt, Pfingstbll. d. Hans. Gesch.-Vereins 2 (1906), S. 7.

² Braunschw. u. Hannover, S. 167, 173 f.

nannt ist¹. Im Jahre 1243 schlossen die Oldenburger Grafen mit ihnen einen Vertrag, in dem sich beide Teile gegenseitige Unterstützung zusagten und den Bremern Verkehrsfreiheit im Oldenburgischen Gebiet gewährleistet wurde. Dieser Vertrag wurde 1254 und 1261 erneuert², dann, im Jahre 1278, zwar durch freundschaftliches Übereinkommen gelöst, aber wie es scheint doch nur, soweit die Verpflichtung der gegenseitigen Unterstützung in Frage kam³. Die Vergünstigung der Verkehrsfreiheit wird der Stadt Bremen verblieben sein.

Daß die Hunte diesem Handelsverkehr gedient habe, ist nirgends gesagt, aber es ist durchaus wahrscheinlich, und wir werden die Urkunde von 1233 über die Beseitigung von Zöllen *usque in Huntam* nicht als bloße Grenzbestimmung sondern als Bezug nehmend auf den Schiffsverkehr der Hunte ansehen dürfen. So wird auch eine Oldenburgisch-Bremische Vereinbarung aus dem Jahre 1304, in der Propst Moritz von Wildeshausen und die Grafen Johann und Christian von Oldenburg den Bürgern von Bremen Schutz zu Lande und zu Wasser zusagten, mit auf die Hunte zu beziehen sein, wengleich in erster Linie wohl die Weser gemeint ist, da der zugesagte Schutz auf alle Kaufleute, die Bremen besuchen, ausgedehnt wird⁴.

Immerhin wird eine geregelte und beachtenswerte Schifffahrt doch noch nicht geübt worden sein; schon darum nicht, weil bis in die ersten Jahrzehnte des 14. Jahrhunderts die Mündung des Flußes im Besitze der Rüstringer war⁵, die, wie sie eine ständige Beunruhigung für die Schifffahrt auf der unteren Weser bildeten, auch die Benutzung der Hunte gefährlich und unsicher gemacht haben werden.

Lebhafter wird der Schiffsverkehr erst in der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts geworden sein, als einmal die Rüstringer die Huntemündung freigaben⁶, zum anderen der Ausgangspunkt

¹ Bremer U. B. I, Nr. 172: *a mari sursum usque in Huntam*.

² Bremer U. B. I, Nr. 260, Nr. 307.

³ Das. Nr. 379: Die Verträge sollen fürder keine Gültigkeit haben *ita, quod nec ipsi nos nec nos eos tenemur in aliquibus rebus vel factis adiuvare*.

⁴ Bremer U. B. II, Nr. 40.

⁵ Sello a. a. O. S. 8.

⁶ Sello a. a. O. S. 8.

der Huneschiffahrt, Oldenburg, zur Stadt erhoben und damit zu eifrigerer Handelstätigkeit angespornt wurde, was im Jahre 1345 geschah¹.

Wie sehr man erwartete, daß die Hunte als Wasserstraße die Entwicklung des neuen städtischen Gemeinwesens fördern würde, läßt gleich der Freiheitsbrief erkennen, den Graf Konrad II. bei dieser Gelegenheit für Oldenburg ausstellte. Unter den Land- und Wasserstraßen, die zu beschützen er sich verpflichtete, ist vorweg und mit großem Nachdruck die Hunte genannt¹. Und zwar will der Graf sie »hegnen und vordedinghen van der stath wente tho den Wighenorde«, dh. von der Stadt bis zur Mündung, mit ein Hinweis darauf, daß die Schiffahrt flußaufwärts nicht über Oldenburg hinaus ging.

Gleichzeitig übernahm die Stadt das hansische Schiffsrecht². Ob in Erwartung einer raschen Entwicklung der Schiffahrt oder, weil ein schon nicht mehr unbedeutender Schiffsverkehr eine festere Ordnung erforderte, sei dahingestellt; doch scheint das letztere wahrscheinlicher, denn der Zoll, der in dem vorhin genannten Freiheitsbriefe für die Stadt als dem Grafen vorbehalten angeführt wird, wurde nicht erst damals eingesetzt, sondern als vom Vater ererbt bezeichnet, hat also schon vor 1345 bestanden; das Bestehen eines Zolls setzt aber einen schon ziemlich regelmäßigen Betrieb der Schiffahrt voraus.

Inwieweit die Huneschiffahrt nach dem Jahre 1346 an Stetigkeit und Bedeutung gewonnen hat, muß ungewiß bleiben. Die vereinzelt und weit auseinander liegenden Nachrichten der Folgezeit erweisen nur immer die Tatsache ihres Bestehens.

So beklagte sich im Jahre 1383 die Stadt Oldenburg in einer Beschwerdeschrift gegen den Grafen Konrad II. u. a. darüber, daß keine fremden Kaufleute die Hunte herauf kommen könnten, ohne von dem Grafen belästigt zu werden, und daß besonders von den

¹ G. A. v. Halem; *Gesch. d. Herzogtums Oldenburg*, Bd. 1, S. 468.

² So bei G. Oelrichs, *Vollständ. Samml. alter u. neuer Gesetzbücher d. Stadt Bremen* (Brem. 1771), S. 789 f., und bei D. Kohl, *Forschungen z. Verfassungsgesch. d. Stadt Oldenb.*, Abschnitt 3, *Jhrb. f. d. Gesch. d. Herzogtums Oldenb.* Bd. 12 (1903), S. 27. Dagegen nach G. Sello *Oldenburgs Seeschiffahrt a. a. O. S. 8*, ließen sich die Oldenburger das »Schiprecht« schon im Jahre 1335 mitteilen. Ein Grund für diese Abweichung ist nicht ersichtlich.

bremischen Bürgern Zoll gefordert würde; die Folge sei, daß man den Bürgern von Oldenburg anderswo ebenso begegne¹.

Wenn diese Beschwerdeschrift fremde und besonders bremische Käufleute als Befahrer der Hunte erwähnt, so wird das bestätigt durch eine erzbischöflich-bremische Zollrolle aus etwa derselben Zeit, die, übrigens in sehr unklarer Fassung, die Zollpflicht der bremischen Bürger und Handelsgäste regelt, die »myt zolte und myt stynte uppe de Hunte komet²«.

Besondere Beachtung verdient ein Lagerbuch, d. i. ein Verzeichnis über die Einkünfte der Oldenburger Grafen, das im Jahre 1428 von dem Drostem Jakob von der Specken angelegt wurde³. Darin sind nämlich die gräflichen Zollstätten an der Hunte genannt, Oldenburg, Donnerswe und Huntebrück.

Für den Oldenburger Zoll, der uns schon ohne nähere Angaben im Stadtbrieft für Oldenburg von 1345 begegnet ist, wird nun der Tarif mitgeteilt⁴. Darin wird zwischen einem Einfuhr- und Ausfuhrzoll unterschieden: Bei der Einfuhr sollen von jedem Schiff 8 Grote gezahlt und die Waren dann nicht mehr verzollt werden, nur bei der Einfuhr von Salz soll statt der Geldabgabe eine Tonne Salz abzuliefern sein. Die Ausfuhr von Getreide (andere Ausfuhrartikel werden gar nicht erwähnt) und zwar von Roggen und Gerste ist von der Erlaubnis der Regierung abhängig; wenn sie gewährt wird, sind für das Schiff mit Gerste zwei Schwere zu erlegen⁵.

¹ Strackerjahn, Geschichtl. Notizen über d. Verkehrswege im nördl. Oldenburg, Ztschr. f. Verwaltg. u. Rechtspflege im Großherzogtum Oldenb. Bd. 5 (1878), S. 240.

² Bremer U. B. IV, Nr. 430.

³ Friesisches Archiv, hrsg. v. G. Ehrentraut, Bd. 1 (1849), S. 432 ff.

⁴ Das. S. 472.

⁵ Für Roggen wird kein Ausfuhrzoll erwähnt, wurde wahrscheinlich auch gar keiner erhoben. Die abweichende Behandlung der Gerste erklärt sich wohl daher, daß ihre Ausführung im Interesse der oldenburgischen Bierbrauerei beschränkt werden sollte. — Nicht beipflichten kann ich übrigens der Deutung, die O. Kähler, Die Grafschaften Oldenburg und Delmenhorst usw., Jhrb. f. d. Gesch. d. Herzogtums Oldenb. Bd. 3 (1894), S. 98, der Bestimmung über den Einfuhrzoll gibt: »Die Einfuhr von allen Gütern war zollfrei, mit Ausnahme von Salz: Jedes mit Salz beladene Schiff mußte eine Tonne Salz abgeben. Als Durchfuhrzoll wurde erhoben von jedem Schiff 8 Grote . . .« Von einem

Die beiden anderen Zollstätten waren von untergeordneter Bedeutung. In Donnerswe, einem gräflichen Schlosse unweit von Oldenburg hunteabwärts, mußte jedes Schiff, das dort Holz lud, 5 Pfennige, jeder groper (Grapenmacher d. i. Kesselschmied), der dort mit seiner Ware vorbei kam, 1 Pfennig Zoll entrichten¹.

In Huntebrück, wo offenbar eine Zugbrücke über die Hunte führte², war, wie allgemein an solchen Stellen, ein Gebührensoll zu zahlen, dessen Höhe nicht angegeben ist. —

Auch zu kriegerischen Unternehmungen ist die Hunte benutzt worden, wie Joh. Schiphower in seinem *Chronicon Archicomitatum Oldenburgensium* erzählt. Es geschah durch die Bürger von Bremen, die, wie wir bereits wissen, auch weseraufwärts gegen den Grafen von Hoya eine solche Unternehmung gerichtet hatten, und zwar in den Jahren 1464 und 1474³.

Beide Unternehmungen richteten sich gegen den Grafen Gerd von Oldenburg, den unruhigsten und gewalttätigsten Vertreter seines Geschlechts. In einer Fehde, in die er im Jahre 1464 mit dem Grafen Moritz von Delmenhorst und der Stadt Bremen geraten war, fuhren die Bremer am 28. Juni » cum magna pompa et potentia« die Hunte hinauf bis über Neuenhuntorf, um von den Schiffen aus einen Verwüstungszug landein zu unternehmen. Jedoch der Plan mißlang. Als sie kaum die Gehöfte in Ohmstede und Donnerswe in Brand gesteckt hatten, erlitten sie durch die herbeieilenden Bürger von Oldenburg und Ammerländer Bauern eine völlige Niederlage, von der die Geschichte noch heute als von der Bremer Taufe zu sagen weiß. Den Siegern

Durchfuhrzoll kann meines Erachtens überhaupt nicht die Rede sein, da, wie dargelegt worden ist, eine Schiffahrt über Oldenburg hinaus gar nicht geübt wurde. Aber auch die Unterscheidung zwischen Waren- und Schiffszoll, mag sie der Wortlaut der Zollbestimmung auch scheinbar begünstigen, trifft schwerlich das Rechte. Es handelte sich zweifellos um die Art der Zollerhebung, nach der für das Schiff samt der Ladung gezollt werden mußte, für gewöhnlich in Geld, bei Salzschiffen aber, da Salz offenbar ein sehr begehrter Einfuhrartikel war, in Form einer Naturalabgabe.

¹ Fries. Archiv. a. a. O. S. 435. Woher die besondere Zollpflicht der Kesselschmiede rührte, weiß ich nicht zu sagen.

² Das. S. 460 f.: In dem veer tor huntebrugge.

³ Gedruckt bei H. Meibom, *Rerum Germanicarum* Tom. II S. 181 und 183.

fielen am nächsten Tage noch drei Schiffe mit Lebensmitteln in die Hände.

Ebenso unglücklich lief das Unternehmen im Jahre 1473 aus. Der Zusammenschluß aller seiner Feinde hatte den Grafen gezwungen, seine Zuflucht hinter den Mauern der Stadt Oldenburg zu suchen, die nun von einem zahlreichen Heere umlagert wurde. Die Verpflegung des Belagerungsheeres leitete Bremen mit einer Flotte von 23 Schiffen. Da gelang es den Oldenburgern durch einen kühnen Handstreich, die Flotte zum Sinken zu bringen, worauf Mangel im Belagerungsheere Unterhandlungen und die Aufhebung der Belagerung herbeiführte. —

Wie bemerkt, ist als frühestes Ziel der oldenburgischen Handels- und Schifffahrtstätigkeit Bremen anzusehen, wozu noch zwei Belege nachzutragen sind. Im Jahre 1353 mußte der Rat von Oldenburg, der, um die eigene Bierbrauerei zu heben, die Einfuhr bremischen Bieres untersagt hatte, sein Verbot aufheben um der Bürger willen, »die sich nähren müßten zwischen Bremen und Oldenburg«¹, und im Jahre 1408 wurde den Bürgern von Bremen die von Konrad II. angetastete Verkehrs- und Zollfreiheit (vgl. die Beschwerde der Stadt Oldenburg aus dem Jahre 1383) wiederum zugesichert².

Seit dem ersten Drittel des 16. Jahrhunderts werden nun aber auch Handels- und Schifffahrtsbeziehungen zwischen Oldenburg und Hamburg, Dithmarschen und Ostfriesland nachweisbar³ und legen nahe, für diese Zeit eine Steigerung des Schiffsverkehrs auf der Hunte anzunehmen, oder richtiger schon für die Zeit etwa vom Ausgang des 15. Jahrhunderts ab, denn die angeführten Schifffahrtsbeziehungen werden bei ihrer ersten Erwähnung als bereits bestehend bezeichnet. Allerdings ist dabei Voraussetzung die Annahme, daß die Schiffe, die den Verkehr mit den genannten Gegenden vermittelten, wenigstens zum Teil von Oldenburg aus die Hunte hinabfuhren und nicht von irgend einem oldenburgischen

¹ Bremer U. B. III, Nr. 76.

² Bremer U. B. IV, Nr. 369.

³ Auf die oldenburgische Seeschifffahrt, denn darum handelt es sich hierbei, soll hier nicht weiter eingegangen werden; es sei verwiesen auf den dritten Abschnitt der Forschungen z. Verfassungsgesch. d. Stadt Oldenburg von D. Kohl (Jhrb. f. d. Gesch. d. Herzogtums Oldenb. Bd. 12 (1903), S. 28 ff.) und auf die Materialien zur Gesch. d. oldenb. Seeschifffahrt von demselben Verfasser (Jhrb. Bd. 16 (1908), S. 178 ff.).

Seehafen ausliefen. Dieser Annahme steht aber nichts im Wege, da mit eindringender Flut kleine Seeschiffe sehr wohl bis Oldenburg hinauf gelangen konnten.

Diese Vermutung, daß um die angegebene Zeit eine lebhaftere Betätigung der Hunteschiffahrt eingetreten sei, wird in der Tat wesentlich unterstützt durch einige Nachrichten, die unmittelbar auf die Hunte Bezug nehmen.

Die wichtigste davon ist zweifellos die, daß sich im Jahre 1574 in Oldenburg 20 Schiffer auf Grund bestimmter Satzungen zu einer »Schiffergesellschaft« zusammen schlossen¹; die Tatsache sowohl wie die Zahl der Mitglieder sind ein beredtes Zeugnis in dem angegebenen Sinne. Dasselbe gilt von zwei Briefstellen, die den ungehinderten Fortgang der Hunteschiffahrt als unerläßlich für das Wohl der Stadt Oldenburg bezeichnen². Wenn die Schiffe im Hafen an die Pfähle gebunden seien und »die commercia handtierung und gewerb« still lägen, sagt die eine, so sei es auch um die Stadt getan; und die andere: An der Schiffahrt auf der Hunte sei S. Gnaden (dem Grafen) und den armen Bürgern viel gelegen, davon das ganze Land seine Nahrung und Notdurft habe. So wird endlich auch zum Jahre 1592 erzählt, daß »große Packen und andere truckene Waar, so von Bremen hinunter und anders woher aus den Reichs-Städten und -Landen, uff dem Huntestrom« nach Oldenburg geführt worden seien³.

Damit sind die Nachrichten über die mittelalterliche Hunteschiffahrt nun aber auch erschöpft. Allenfalls ist eine Vereinbarung aus dem Jahre 1547, dem Jahre des Schmalkaldischen Krieges, nachzutragen, in der Graf Anton von Oldenburg sich die Gerechtigkeit auf den Wasserströmen der Weser und Hunte zu sichern ließ gegen die Verpflichtung, den kaiserlichen General Jobst von Cröningen bei der Belagerung der Stadt Bremen zu unterstützen³.

¹ Gemeindebl. d. Stadt Oldenb. Jhrg. 1904, Nr. 14 (26. März).

² D. Kohl, Forschungen a. a. O. S. 27.

³ Halem a. a. O. Bd. 2, S. 63. Eine Vereinbarung, die ebenso gegen Bremen gerichtet war wie der gleichzeitige Versuch, die Weser abzuleiten (vgl. S. 137), denn Bremen hatte sich erst im Jahre 1541 die längst beanspruchte Jurisdiktion über die genannten Stromgebiete erworben (vgl. S. 134).

d) Die rechten Nebenflüsse der Weser.

Da das Allergebiet aus angegebenen Gründen für sich behandelt werden soll, kommen hier nur die drei Flüsse in Betracht, die unterhalb Bremen münden, die durch den Zusammenfluß von Wümme und Hamme gebildete Lesum, die Lune und die Geeste.

Sie alle sind bei ihrer der Schifffahrt durchaus günstigen Beschaffenheit zweifellos befahren worden, haben wenigstens dem Marktverkehr der Landstriche östlich von der Unterweser mit Bremen gedient, es fehlt aber über den auf ihnen unterhaltenen Schiffsverkehr gänzlich an Nachrichten. Nur bei der Lesum oder vielmehr bei ihrem südlichen Quellfluß, der Wümme, läßt sich ein solcher wenigstens mittelbar erweisen.

Das Gebiet der Wümme und Hamme war nämlich für Bremen von besonderer Bedeutung insofern, als die Stadt von diesen moorreichen Gegenden aus mit Torf versehen wurde. Denn wenn diese Torfschifffahrt größeren Umfang auch erst im Ausgang des Mittelalters erlangt hat, als die Zufuhr von Brennholz aus den oberen Wesergegenden infolge natürlicher und künstlicher Ursachen abnahm¹, so ist sie doch schon im frühen Mittelalter geübt worden. Das wird dadurch erwiesen, daß schon gegen Ende des 13. Jahrhunderts zur Erleichterung dieser Torfzuführung wie des Schiffsverkehrs überhaupt der sogenannte Kuhgraben zwischen der Wümme und der Stadt zu einem schiffbaren Kanal erweitert wurde.

Im Februar des Jahres 1288 verpflichtete sich der Rat der Stadt Bremen, diese Arbeit *pro necessitate, utilitate et firmitate* des ganzen Landes zu übernehmen², und im April deselben Jahres wurde die Schifffahrt auf dem neuen Wasserwege durch ein Privileg des Erzbischofs Giselbert für Bremen geregelt und eröffnet³.

In diesem Privileg gewährte der Erzbischof den Bürgern von Bremen als Entgelt für die auf die Reinigung des Kuhgrabens ver-

¹ Wir erinnern uns, daß im Jahre 1530 die Stadt Minden das Verbot der Holzdurchführung erwirkte (vgl. S. 131).

² Bremer U.B. I, Nr. 441. — *Pro firmitate*, denn gleichzeitig diente der Kuhgraben, wie das namentlich eine spätere Aufzeichnung (Bremer U.B. IV, Nr. 423, Anm. 1) bezeugt, der Landesverteidigung.

³ Bremer U.B. I, Nr. 443.

wandten Ausgaben vor allem den freien Torfstich zu beiden Seiten der Wümme zu Gebrauchs- wie zu Verkaufszwecken, wiewohl hierzu nur mit Vorbehalt. Er bewilligte ferner allen Befahrern des Kuhgrabens Zollfreiheit; nur diejenigen, die in Bremen, Bremerörde und Stade zollpflichtig wären, sollten in gleicher Weise wie dort auch bei der Benutzung des Kuhgrabens Zoll zahlen, und gleichfalls wurde bei der Zollbefreiung ausgenommen, wer sich aus vermeintlichen Besitzansprüchen den Bestimmungen des Privilegs widersetzen würde. Endlich versprach er die auf- und niederfahrenden Schiffe und Flöße zu beschirmen, die Einengung der Fahrrinne durch Fischwehre und dergleichen zu verhindern und die Bürger bei der Instandhaltung des Kuhgrabens zu unterstützen. — Wie man sieht, ein Privileg, das auf die Bedürfnisse der Schifffahrt mit einer Ausführlichkeit Bezug nimmt, die man bei einem Wasserwege wie dem genannten kaum erwarten sollte, das aber eben damit die Wichtigkeit dieses Wasserweges für Bremen bezeichnet, zumal da die Erlaubnis, in den Wümmeniederungen Torf zu stechen und zollfrei nach Bremen zu bringen, nachdrücklich voran steht.

Über den Fortgang des Schiffsverkehrs auf Wümme und Kuhgraben ist nichts zu ermitteln. Überliefert ist nur ein Erlaß des Rates zu Bremen aus dem Jahre 1410, in dem dieser die Landgemeinden bestimmt, die nach der Landbestellung alljährlich den Kuhgraben reinigen sollten¹, und der dadurch beachtenswert ist, daß er als den damaligen Ausgangspunkt des Kuhgrabens den »Pagenturm« in Bremen nennt. Jedenfalls hat dieser Kanal, dessen Richtung neuerdings geändert worden ist², bis zur Gegenwart der Schifffahrt, namentlich der Torfzufuhr gedient.

An weiteren Nachrichten über die Schifffahrt in diesen Flußgebieten fehlt es wie gesagt. Wir erfahren zwar, daß an der Lesum, etwas oberhalb der Mündung, im Jahre 1350 von Domkapitel und Stadt Bremen »wegen Not des Landes und zum Schutze der Laien, Geistlichen Ritter, Knappen und Kaufleute« eine Burg gebaut wurde³, und entnehmen einer Nachricht aus dem Jahre

¹ Bremer U.B. IV, Nr. 423.

² F. Buchenau, Die freie Hansestadt Bremen und ihr Gebiet, 3. Aufl., Bremen 1900, S. 73.

³ Bremer U.B. II, Nr. 616.

1396, daß hier eine Zollstätte (tollen to der Lesmene) bestand¹, werden beides aber kaum auf eine Lesumschiffahrt beziehen dürfen. Die Burg diente offenbar zur Deckung der Straßen, die von Bremen nach Bederkesa und über Bremervörde nach Stade führten, und der Zoll war ein Brückenzoll, der beim Überschreiten der hier errichteten Lesumbrücke¹ erhoben wurde.

Ebenso ist eine Nachricht, die man vielleicht für eine Schiffahrt auf der Lune geltend machen möchte, wahrscheinlich nicht in dem Sinne zu verwerten. Wir haben die Urkunde eines gewissen Karsten Nagel, der im Jahre 1365 von Domkapitel und Stadt Bremen das Schloß Stotel a. d. Lune als Amtmann und Vogt empfing und sich bei der Gelegenheit verpflichtete, während seiner Amtmannschaft die Bremer Bürger und den gemeinen Kaufmann zu schützen und von dem ersteren keinen Zoll zu Lande und zu Wasser beim Schlosse Stotel zu erheben². Aber es scheint, sofern in dieser Urkunde auf den Wasserverkehr Bezug genommen wird, die Unterweser gemeint zu sein, von der Schloß Stotel nicht eben weit entfernt lag; denn im Jahre 1428 vertrieben die Bürger von Bremen einen anderen Amtmann dieses Schlosses, den Knappen Heinrich von der Lith, weil seine Knechte die Schiffahrt auf der Weser beunruhigt hätten³; und die Brüder Wilken und Giseke Naghel, denen nun Schloß und Amtmannschaft übertragen wurde, verpflichteten sich u. a., den Weserstrom zu befriedigen und zu beschirmen⁴.

Allenfalls können wir nun noch für eine Geesteschiffahrt die Nachricht in Anspruch nehmen, daß im Jahre 1542 Bremen sich verpflichtet habe, das Wasser des Bederkesaer Sees in die Weser zu leiten, daß dies Unternehmen aber nicht zur Ausführung gekommen sei, weil Herzog Magnus von Sachsen-Lauenburg als regierender Fürst des Landes Hadeln der Stadt die beanspruchte Rücksicht auf ihren Handelsverkehr nicht habe zugestehn wollen⁵.

¹ Das. IV, Nr. 183.

² Bremer U.B. III, Nr. 240.

³ Bremer Chronik des Rynesberch und Schene, herausgegeben von J. M. Lappenberg, S. 154.

⁴ Bremer U.B. V, Nr. 392.

⁵ Rudorff, Zur Gesch. d. Geeste-Kanals, Archiv d. Vrs. f. Gesch. u. Altertümer d. Herzogtümer Bremen u. Verden u. d. Lds. Hadeln z. Stade, Bd. 1 (1862), S. 32.

Wenn Bremen damals diese Verpflichtung übernahm, so hatte es offenbar die Absicht, den See auf dem Wege mit der Weser zu verbinden, den heute der Geestekanal verfolgt, nämlich die Verbindung zunächst zwischen dem See und der Geeste und erst mittelst dieser bis zur Weser hin herzustellen. Wenn es dabei hoffte, diese Verbindung zwischen der Geeste und dem See für seinen Handelsverkehr d. h. zur Schiffahrt benutzen zu können, so ließe sich daraus immerhin entnehmen, daß die Geeste diesem Zwecke bereits diene. Aber dieser Schluß erübrigt sich, da wir ohnehin nicht bezweifeln haben, daß die Geeste zur Schiffahrt benutzt worden sei, und wir näheres über die Geesteschiffahrt daraus keineswegs erfahren.

(Wird fortgesetzt.)

III.

Friesen und Sachsen im Ostseeverkehr des
13. Jahrhunderts.

Von

Rudolf Häpke.

Zur Zeit der nordischen Völkerwanderung, der die Wikingerzüge etwa seit dem Jahre 800 bis in die erste Hälfte des 11. Jahrhunderts das Gepräge geben, war der Normanne Herr auf der Ostsee. Die Völker an ihrem Süd- und Ostrande mußten mit ansehen, wie der seegewaltige Nordländer an ihrem Ufer sich festsetzte. Im Abotritenlande unterstand zu Beginn des 9. Jahrhunderts der Handelsplatz Reric, den man in der Gegend von Wismar sucht, dem dänischen König Gottfried, und etwa gleichzeitig besaßen die Schweden eine »Seeburg« an der Küste Kurlands. Vom 10. bis 12. Jahrhundert war das slawische Julin (Wollin) einer der wichtigsten Verkehrsplätze an der Ostsee; auch diese Siedlung erlag im 10. Jahrhundert den Dänen, die ihr die Jomsburg zur Seite setzten¹. Ebensowenig wie Slawen oder Preußen waren die Angehörigen des fränkisch-abendländischen Verkehrskreises oder die Händler der byzantinisch-morgenländischen Welt imstande, den Skandinaviern das Übergewicht auf dem baltischen Meere streitig zu machen. Wenn der Norden vornehmlich im 9. Jahrhundert mit Byzantinern und Arabern in Beziehung stand, so waren es die wanderlustigen Normannen, die über Gotland die Wege nach Konstantinopel und den Wolgaplätzen zogen, die ihnen die russi-

¹ Vgl. Walther Vogel, Zur nord- und westeuropäischen Seeschiffahrt im früheren Mittelalter, Hans. Gbll. Jg. 1907, S. 157, 163; auch Alexander Bugge, Die nordeuropäischen Verkehrswege im frühen Mittelalter, Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgesch. 1906, Bd. 4, S. 242.

schen Ströme wiesen. Näher als der Morgenländer war schon der Friese, der Seefahrer unter den christlichen Bewohnern des Frankenreichs, an die Ostsee herangerückt. Es ist dem Biographen Anskars oft nacherzählt¹, wie der Glaubensbote den Pfaden des Handels folgt und sich 826 über Dorstat, dem friesischen Emporium an der Gabelung vom Krümmen Rhein und Lek, nach Dänemark begibt. Schleswig und Birka auf der kleinen Insel Björkö im Mälarsee bei Stockholm, wo Anskars Missionstätigkeit mit Macht einsetzte, waren beide Mittelpunkte des Handels². Wie Kaufleute aus dem dänischen Schleswig sich in Dorstat oder Hamburg hatten taufen lassen, so waren auch Bewohner Birkas³ in jenem friesischen Handelszentrum freiwillig zum Christentum übergetreten. Von beiden Orten aus hatten also Dänen und Schweden friedlich im fränkisch-friesischen Westen verkehrt. Andererseits gab es Kaufleute aus Dorstat in Schleswig, die sich vielleicht dauernd dort niedergelassen hatten. Es ist wohl die älteste Kunde, die »Niederländer« an der Ostsee zu nennen weiß. Noch haben sie freilich den Rand des Ostseebeckens nicht überschritten; sie hausen in einer Grenzstadt des baltischen Verkehrskreises und haben ihre Schiffe hinter sich gelassen⁴. So macht denn auch der friesische Seefahrer dem Normannen die Ostsee nicht streitig. Mit gutem Grund hieß sie dem fremden Geschichtsschreiber das »warägische Meer«⁵.

In der zweiten Hälfte des 10. Jahrhunderts, als die skandinavische Seegeltung noch erst ihrem Höhepunkt — erste Hälfte des folgenden Jahrhunderts⁶ — entgegenging, brach aus dem bis-

¹ Vita Anskarii, S.R.G. (G. Waitz), c. 7, S. 29: Inde egressi, per Dorstatum et vicinia Fresonum transeuntes, ad confinia pervenerunt Danorum.

² Vgl. Hans Wilkens, Zur Geschichte des niederländischen Handels im Mittelalter. Hans. Gbll. Jg. 1908, S. 233 ff. Bugge a. a. O., S. 234.

³ Über die Kontroverse, ob Birka friesischen Ursprungs und von Dorstatkaufleuten gegründet worden sei (Stjerna), oder ob es von den Schweden angelegt wurde (Schück), referiert Sven Tunberg, Studier rörande Skandinaviens äldsta politiska Indelning, Upsala 1911, S. 194, auf dessen Ausführungen Walther Stein mich freundlichst aufmerksam machte. Mit Tunberg möchte ich mich Schücks Auffassung anschließen.

⁴ Vgl. unten S. 173.

⁵ Bugge a. a. O., S. 248, 252.

⁶ Vogel a. a. O., S. 170.

herigen Verkehrssystem der Ostsee die vornehmste Stütze aus. Der nordisch-arabische Handelszug wurde verschüttet. Die russischen Ebenen verloren ihren Charakter als Durchgangsgebiete; sie wurden jetzt selbst zum Hinterland des baltischen Meeresbeckens. Durch die Katastrophe, die ihnen den Osten versperrte, wurden die Ostseeländer gezwungen, sich mehr dem Süden und Westen zuzuwenden. Hier taucht nun ein neues Handelsvolk auf, das sich langsam an die Stelle der weichenden Skandinavier und Slawen schiebt. Es sind die Deutschen, vorwiegend Männer sächsischen Stammes. Sie kommen nicht wie die Skandinavier in ihrer Wanderzeit als abenteuernde Wikinger, die der Dreieinigkeit von Krieg, Handel und Piraterie zu huldigen pflegen, sondern als Kaufleute, die nicht vom Beutemachen, sondern vom Handelsgewinn leben wollen. Getragen wird die merkantile Bewegung durch die Welle der deutschen Kolonisation in den Gebieten östlich der Elbe. Hatten am Süd- und Ostrand der Ostsee bisher Völker gesessen, die sich mehr im Seeraub, weniger im Seehandel hervortaten¹, so wurden sie jetzt ersetzt durch eine Nation, deren Handelssystem während der nächsten Jahrhunderte in Nordeuropa dominieren sollte. Es liegt auf der Hand, daß die Siedlungstätigkeit der Deutschen, die um das südliche Gestade der Ostsee einen breiten Gürtel des Deutschtums legte und auch an den Ostrand wertvolle kolonisationskräfte abgab, auch eine Umwälzung im Ostseehandel mit sich brachte. Die deutsche Kolonisierung hat wesentlich dazu beigetragen, die Schätze des Ostseebeckens zu heben; ohne die deutschen Ostseestädte hätte der Osten am mittelalterlichen Welthandel nur einen bescheidenen Anteil gehabt.

Das 12. und das 13. Jahrhundert sahen die Entwicklung der deutschen Kolonisationsbewegung. Sie brauchte Zeit, verlief auch nicht immer in aufsteigender Linie und hat einzelne Rückschläge

¹ Darauf deutet hin, daß die Ranen auf Rügen im 12. Jahrhundert zwar Piraten großen Stiles sind, aber statt Metallgeld nur Leinen als Zahlungsmittel kennen. Vgl. Helmoldi Cronica Slavorum, S. R.G. ed. Schmeidler, lib. I, c. 37, S. 77: Porro apud Ranos non habetur moneta, nec est in comparandis rebus nummorum consuetudo, sed quicquid in foro mercari volueris, panno lineo comparabis. Aurum et argentum, quod forte per rapinas et captiones hominum vel undecumque adepti sunt, aut uxorum suarum cultibus impendunt aut in erarium dei sui conferunt.

durchgemacht. Auch werden, wie mir scheint, die Kräfte, die den Vorläufern der Deutschen eigneten, die Stellung, die sie gewonnen, und die Rolle, die ihnen noch bei den Neugründungen zudedacht war, gemeinhin unterschätzt¹. Die ältere Geschichte des zukunftsreichen Lübeck² bietet die Belege, daß die führende Persönlichkeit der Kolonisationsepoche, Heinrich der Löwe, die Mitarbeit der nichtdeutschen Ostseefahrer nicht entbehren wollte. Am kurzen Laufe der Trave ist in geringem Abstand voneinander an drei Orten ein Lübeck entstanden. Für das altslawische Lübeck, wo schon deutsche Kaufleute siedelten, erhob sich nach seiner Zerstörung (1138) die Neugründung Adolfs II. von Holstein (1143), die ihrerseits wieder nach dem Willen Heinrichs des Löwen durch die Löwenstadt ersetzt werden sollte. Solange die Siedlung des Holsteiners die Feindschaft des Sachsenherzogs gegen sich hatte, dessen Machtgebot die Sperre über den lübschen Markt verhängte³, konnte von Lübecks Gedeihen keine Rede sein. Die Händler und sonstigen Einwohner schickten sich bereits in den Gedanken, ihre von den Flammen 1157 heimgesuchten Wohnstätten mit der Löwenstadt trotz ihres für größere Schiffe unzugänglichen Hafens⁴ zu vertauschen, als es dem Löwen gelang, den holsteinischen Stadt-

¹ Richtiger, wenn auch wohl etwas übertreibend betont Bugge a. a. O., S. 252, die Fortdauer der skandinavischen Handelsgeltung auf der Ostsee in der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts. Über die »frieschen Gildebrüder« in Sigtuna vgl. unten S. 171.

² Vgl. W. Ohnesorge, Übersicht über die Topographie des Baltischen Höhenrückens von Lauenburg bis Travemünde, über die Lage und Entstehung Lübecks sowie über den Charakter der Stadtanlage. Verhandlungen des XVII. Deutschen Geographentages zu Lübeck (1909), Berlin 1910, S. 11 ff. Derselbe in der Ztschr. d. Vereins f. Lübeckische Gesch., Bd. XII, Heft 2, Lübeck 1911, S. 168 ff. Ferner Christian Reuter in derselben Ztschr., Bd. XII, Heft 1, S. 3 ff. Derselbe, Der Ostseehandel in früheren Zeiten. Ztschr. der Gesellsch. für Erdkunde in Berlin 1912, Nr. 10, S. 772 ff. Endlich Hermann Bächtold, Der norddeutsche Handel im 12. und im beginnenden 13. Jahrhundert, Berlin u. Leipzig 1910, S. 272 ff.

³ Helmoldi Cronica Slavorum, S. R.G., ed. Schmeidler, lib. I, c. 76, S. 145: Mandavit dux, ne de cetero haberetur forum Lubike nec esset facultas emendi sive vendendi, nisi ea tantum, quae ad cibum pertinent.

⁴ Ebd. c. 86, S. 169: Sed cum locus ille minus esset idoneus et portu et munimento nec posset adiri nisi navibus parvis.

herrn zum Verzicht auf seine Rechte an Lübeck zu bewegen. Nunmehr (1158) selbst Meister der Stadt, sandte »der Herzog Boten an die Städte und Reiche des Nordens, Dänemark, Schweden, Norwegen, Rußland, und bot ihnen Frieden, der ihnen freien Verkehr beim Besuch seiner Stadt Lübeck gewährte«¹. Der Wunsch, den Verkehr in Lübeck zu heben, war auch ein wichtiges Motiv für Heinrich, den nordgermanischen Gotländern die Privilegien Kaiser Lothars zu bestätigen (1163)². Wie sich fast gleichzeitig — 1164 — das Reichsoberhaupt einer anderen reichsfremden Kaufmannschaft annimmt und den Flandern, die im Westen des Reichs ihrem Handelsgewerbe nachgehen, sein Geleit nicht vorenthält³, so nimmt auch Heinrich der Löwe keinen Anstoß daran, daß der Fremdhändler sich auf ostdeutschem Boden bewegt. Statt zugunsten des Eigenhandels seiner Stadt Lübeck fremdenfeindliche Maßnahmen zu treffen, erteilt der Herzog den Goten Zollfreiheit in allen seinen Städten⁴. Neben ihnen genossen noch Russen, Normannen »und die anderen Völker des Ostens«⁵, wie Liven und Öländer⁶, in Lübeck die gleiche Vergünstigung. Dieser Verzicht auf Zolleinkünfte, der von seiten des Stadtherren eine bedeutende finanzielle Konzession darstellte, zeigt, daß man ernstlich beabsichtigte, in Lübeck nicht nur einen Ausgangspunkt für deutsche Ostseefahrt, sondern auch einen Handelsplatz zu schaffen, wo die Deutschen mit den Ostseevölkern in Verkehr treten sollten. Fremdenhandel und Eigenverkehr gingen zunächst nebeneinander her. Es war nicht ausgeschlossen, daß jene Stellung als Markt der Ostseevölker im Laufe der Zeit stärker betont wurde, und daß der Eigenhandel in die zweite Linie rückte. Die Händler des Westens, Friesen und Flandrer, hätten in Lübeck mit den Anwohnern der Ostsee in Verbindung treten können. Die Travestadt wäre so zu

¹ Ebd. S. 169: *Et transmisit dux nuntios ad civitates et regna aquilonis, Daniam, Suediam, Norwegiam, Ruciam, offerens eis pacem, ut haberent liberum commeatum adeundi civitatem suam Lubike.*

² Hans. U.B. I, Nr. 15.

³ Häpke, Brügges Entwicklung zum mittelalterlichen Weltmarkt, Berlin 1908, S. 81.

⁴ Hans. U.B. I, Nr. 15: *Hanc eis gratiam adicientes, ut in omnibus civitatibus nostris a theloneo liberi permaneant.*

⁵ Ebd. Nr. 33.

⁶ Ebd. Nr. 223.

einem Weltmarkt des Ostens und zu einem baltischen Brügge geworden. Der norddeutsch-baltische, ja der nordeuropäische Handel hätte damit einen anderen Verlauf genommen, und die politischen Geschehnisse der Ostseereiche wären tiefgreifend beeinflusst worden. Doch die Dinge machten die entgegengesetzte Entwicklung durch; jene Ansätze zu einem Völkermarkt verkümmerten, und Lübeck wurde ein Emporium, dem der Eigenhandel der Bürger das Gepräge gab. Vorbedingung war die Aktivität der Bewohner, die durch starken Zuzug und Zuwanderung aus dem Reich wach und rege gehalten wurde; wesentlich gefördert wurde diese Gestaltung des lübischen Handelslebens durch die politischen Schicksale der Stadt. Man kann als eine Art Norm annehmen, daß der mittelalterliche Fürst dem fremden Händler nicht ungünstig gegenübersteht, während städtische Verkehrspolitik leichter einen fremdenfeindlichen, exklusiven Charakter annimmt. Die Bürgerschaften spüren eben den fremden Wettbewerb am eigenen Leibe, und ihr naturwüchsiger, noch durch keine Theorie von der Notwendigkeit der freien Konkurrenz angekränkelter Egoismus strebt danach, den Fremden von den heimischen Betrieben fernzuhalten. Der Fürst dagegen identifiziert sich durchaus nicht ohne weiteres mit den Interessen des Handelsstandes seiner Städte; er kann den Vorteilen Rechnung tragen, die fremder Verkehr den anderen Teilen der Bevölkerung bringt, und er leiht fremdenfreundlichen Erwägungen dynastischer, politischer und finanzieller Art in der Regel auch dann sein Ohr, wenn die kommerziellen Interessen seiner Kaufleute nach einer anderen Richtung weisen. Wer dies auch nur für einigermaßen zutreffend hält, wird zugeben, von welcher Wichtigkeit es war, daß Lübeck früh Herr im eigenen Hause wurde. Beim Sturze Heinrichs des Löwen vertauschte es den bisherigen Stadtherrn, der schwerlich fremden Willen neben dem eigenen duldet, gegen die minder fühlbare Hoheit des Kaisers, und der dänischen Episode zu Anfang des 13. Jahrhunderts folgte die Verleihung der Reichsfreiheit (1226). Damit war die rechtliche Grundlage für handelspolitische Betätigung der Stadt und ihres Rats geschaffen. Es wäre eine reizvolle Aufgabe, den ersten selbständigen Regungen Lübecks und der anderen deutschen Seestädte nachzugehen und die Zusammenhänge aufzuweisen, die zwischen dem Emanzipationskampf gegen Waldemar den Sieger

und Lübecks Politik in Ost und West bestehen müssen; hier genüge der Hinweis, daß noch vor dem Sieg von Bornhöved (1227) am kaiserlichen Hoflager zu Borgo San Donnino bei Parma die Gleichberechtigung mit den rheinischen Kaufleuten von Köln und Tiel in England erstritten wird (1226)¹. 1231 folgt die Erwerbung des lübischen Handelshofs in Riga und drei Jahre später die Verleihung von Zoll- und Abgabefreiheit in Pommern. 1237 erbauen Lübecker neben der Ordensburg Elbing unmittelbar nach ihrer Verlegung und Neuanlage die Stadt Elbing². Wenig später (1242) wird der Plan einer Pflanzstadt im Samlande erwogen. Nunmehr geht Lübeck an die Sicherung der komplementären Verbindungen im Westen, zunächst auf den Durchgangsstationen in Holland (1243) und Utrecht (1244) und endlich am Brennpunkte des westeuropäischen Verkehrs, in Flandern (1252—53)³. Ursprünglich sollte hier am flandrischen Seestrände die Gründung der Kolonie Neu-Damme das große Werk krönen; als sich das Projekt zerstückte, hat Lübeck die Freiheit des Gästehandels, die jener Pflanzstadt eigen sein sollte, in Brügge selbst durchgesetzt⁴. Wenn darüber noch einige Jahrzehnte ins Land gingen, so wurde doch 1253 schon eine Reihe von Konzessionen erworben, die den Verkehr auf eine breitere Basis stellten. Gewiß stellen diese Daten von 1226 bis 1253 keine zufällige Aufeinanderfolge heterogener Geschehnisse, sondern ein folgerichtiges System lübischer Politik dar. Zielbewußt und konsequent schreitet die Stadt vom nächstliegenden zum fernerstehenden Ziel vor. Befreiung von der dänischen Königsmacht und Gleichberechtigung innerhalb der deutschen Kaufmannschaft werden zur Grundlage für eigenes handelspolitisches Schaffen. Die Erfolge auf dem Schlachtfelde und am Kaiserhofe heben das Selbstbewußtsein, und die Generation, die auf der Heide von Bornhöved gefochten, fühlt die Kraft in sich, um ihr handelspolitisches Netz im Ost- und Westmeer auszuwerfen. Das

¹ Hans. U.B. I, Nr. 205.

² *Scriptores rerum Prussicarum* I, S. 60 Anm. 3. Karl Lohmeyer, *Geschichte von Ost- und Westpreußen*, 3. Aufl., Gotha 1908, S. 91.

³ Dazwischen fällt 1249 die Zerstörung Stralsunds durch die Lübecker.

⁴ Vgl. zum Vorstehenden W. Stein, *Über die ältesten Privilegien der deutschen Hanse in Flandern und die ältere Handelspolitik Lübecks*. Hans. Gbll. Jg. 1902, S. 117 ff., u. Häpke, *Brüggens Entwicklung*, S. 103 ff.

Endziel ist klar. Der west-östliche Verkehrszug von Nowgorod bis Brügge sollte dem lübischen Kaufmann in erster Linie zugute kommen. Darum bemüht sich die Stadt, diesen Handelsstrang über die Trave zu leiten und in seiner Lage festzuhalten. Noch drei Jahrhunderte später war der gleiche Gedanke lebendig! Zunächst durften sich die Lübecker seit 1253 gestehen, die Glieder der langen kommerziellen Kette, welche die baltischen Ebenen mit Westeuropa verband, solide aneinander geschmiedet zu haben.

Nicht minder gelang der Ausbau des lübischen Handelssystems in den letzten Jahrzehnten des 13. Jahrhunderts. Während seiner ersten Hälfte hatte Lübeck Stützpunkte und Rechte für seine eigenen Bürger erworben; jetzt wandte es sich gegen etwaige Nebenbuhler. Von zwei Seiten her konnte den lübischen Interessen Abbruch geschehen, vom Westen und mehr noch von dem älteren baltischen Handelszentrum, der Insel Gotland¹. Die gotische Landbevölkerung, die Stadt Wisby und die Korporation der Handelsgäste, die gotländische Genossenschaft, hatten Anteil an den weitreichenden Handelsbeziehungen der Insel: Gegen alle drei sind erfolgreiche Schritte Lübecks bekannt. Vielleicht begann Lübeck, das sich wohl der Hilfe zugewandter Städte versichert hatte, damit, gegen die nichtdeutschen Landbewohner Gotlands vorzugehen, denen es die Fahrt in die Westsee untersagte². Es wird vermutlich gegen sie das Recht der deutschen Gotlandfahrer, die für sich die ausschließliche Berechtigung zur Gotland- und Westseereise beanspruchten³, ausgespielt haben. Vielleicht war auch das Bündnis mit den Deutschen Wisbys (1280), dem zwei Jahre später Riga sich anschloß, notwendig zur Sicherung gegen die erbitterten Goten⁴. Die Deutschen Lübecks und Wisbys waren in diesem Streite aufeinander angewiesen. Das ältere und das

¹ Vgl. Wolfgang Schlüters Referat über Adolf Björkanders Forschungen, Hans. Gbl. Jg. 1909, S. 455 ff., die freilich m. E. nicht alle Fragen erledigt haben.

² Auf die Schreiben, Hans. U.B. I, Nr. 1154, 1155, komme ich unten ausführlich zu sprechen.

³ D. Schäfer, Die deutsche Hanse, Bielefeld u. Leipzig 1903, S. 25, spricht zu allgemein von der Befahrung von West- und Ostsee. Wie wir nachweisen werden, war nicht die ganze Ostseefahrt, sondern nur die Gotlandreise Gegenstand des Anspruches.

⁴ Hans. U.B. I, Nr. 863, 906.

jüngere Emporium hatten sich zusammen kräftig genug gefühlt, für sich und für alle ihnen zur Seite stehenden deutschen Kaufleute den Seefrieden vom Sund und von der Trave bis nach Nowgorod hin zu handhaben. Im folgenden Jahrzehnt sind die Verbündeten bereits entzweit; 1293 wird Lübeck an Wisbys Stelle zum Oberhof für die Nowgoroder Urteile bestimmt¹, und noch ehe das Jahrhundert zu Ende geht (1299), wird Wisby das Recht entzogen, ein Siegel der gemeinen Kaufleute — eben jener gotländischen Genossenschaft — zu führen². Weiterhin hatten Lübeck und die unter seiner Führung geeinten Städte von der gotländischen Handelswelt nichts mehr zu fürchten. In der Ostsee gab es keine Mitbewerber um die kommerzielle Vorherrschaft mehr.

Nur im Westen, an der Nordsee, regten sich Kräfte, die den neuen deutschen Herren des baltischen Handels zu schaffen machten. Wir haben bereits der Dorstater gedacht, die im 9. Jahrhundert nach Schleswig kamen. Mochten auch die folgenden verkehrsarmen Zeiten die Handelsbewegung auf ein geringes Maß reduzieren³,

¹ Ebd. I, Nr. 1131, 1132.

² H.R. I, Nr. 80; vgl. Hans. U.B. I, Nr. 1299.

³ In Sigtuna, das Adam von Bremen als Residenz der schwedischen Könige und als heidnische Kultstätte kennt (vgl. Wilkens a. a. O., S. 325), und das im Handelsleben das benachbarte Birka beerbt haben wird, haben sich zu 1060—1075 zwei Runensteine gefunden, welche von »friersnas gillesbröder« sprechen. Vgl. Tunberg a. a. O., S. 200. Mit Schück möchte ich annehmen, daß es sich nicht um in Sigtuna ansässige Friesen, sondern um schwedische, zu einer Gilde zusammengeschlossene Frieslandfahrer handelt. Es lassen sich für diese Anschauung nicht nur Analogien aus Köln und Soest, wo bekanntlich eine Genossenschaft von Dänemarkfahrern als *fraternitas Danica*, bzw. ein Bruderschaft von Schleswigfahrern als Schleswiger Bruderschaft existierte (vgl. Bächtold a. a. O., S. 269), geltend machen. Wir haben vielmehr die Nachricht aus Sigtuna auch mit der Utrechter Zollrolle (Hans. U.B. I, Nr. 8) und ihrer Bestimmung zusammenzustellen: *Nortmannos ab omnimodo theloneo liberos esse cognoscimus*. Diese Zollfreiheit war bisher unerklärt (vgl. Wilkens in diesen Blättern, Jg. 1909, S. 131). Ich möchte annehmen, daß es sich um eine den nordischen Urechtfahrern, also auch der »friesischen Gilde« Sigtunas verliehene Vergünstigung handelte. Unter den »Nortmannos« sind nicht mit Wilkens Dänen und Norweger zu verstehen, da die dänischen Handelsleute bereits in der vorhergehenden Zollposition genannt, und zwar mit einem Kopfgeld von 4 Denaren für den Schiffsführer belegt werden. Ebenso wenig hat Bächtold a. a. O.,

der Weg nach Schleswig dürfte bei den Friesen wohl stets in Übung geblieben sein. Die Küstenfahrt führte sie nach Weser- und Elbmündung; segelten sie die Eider (Treene) an, so gelangten sie auf kurzem Landwege nach Schleswig, das noch Adam von Bremen als den jütischen Haupthafen kennt. In der Utrechter Zollrolle¹ erscheinen Friesen, »die von Ostland kommen«. Nur ihr Verkehr auf der Elbe und weiter ostwärts kann damit gemeint sein². Am ehesten lassen sich Schleswigfahrer darunter vermuten. Daß sich friesische Händler in dem aufkommenden Lübeck gezeigt hätten, ist nicht überliefert; wohl aber kennt das Stadtrecht von Schleswig (um 1195—1200) Handelsgäste von Friesland, unter denen man wohl nicht ausschließlich die Friesen von der jütischen Westküste, sondern auch ihre Stammesgenossen am Südrande der Nordsee zu verstehen hat³. Die Handelsreisen nach Schleswig bedeuteten aber auf ihrem letztem Abschnitt für die Friesen Ver-

S. 264 u. sonst Recht, der unter »Nortmannos« nur Norweger versteht. Es sind vielmehr »Skandinavier« schlechthin, und der Interpretation der einzelnen Quellenstellen liegt die Feststellung ob, welches nordische Volk oder welche Völker im Einzelfalle gemeint sind. Hier sind, wie gesagt, die Dänen ausgeschlossen. Gab es etwa auch außerhalb Sig-
tunas in Schweden und Norwegen »friesische Gilden« von Utrechtfahrern?

¹ Hans. U.B. I, Nr. 8. Die Interpretation der Zollrolle ist seit Oppermanns Ausführungen in der Westdeutsch. Ztschr. Jg. 27, 1908, S. 202 ff., um vieles komplizierter geworden. Ohne auf die Fragen, die sich daran knüpfen, näher einzugehen, möchte ich hier nur anführen, daß vom handelsgeschichtlichen Standpunkt aus der Tarif recht altertümliche Formen aufweist, so daß es auch nichts Sonderbares war, daß die handelsgeschichtliche Literatur, wofür Oppermann Kießelbach und mich anführt, die Urkunde als echt und zu ihrem Datum 1122 verwertete. Die im Zolltarif fixierten Zollrechte dürften althergebrachte Handelsverhältnisse illustrieren, die den Ausdruck *antiquae institutionis et observantiae modum* wohl rechtfertigten.

² Vgl. meine Ausführungen in der Vierteljahrsschrift für Sozial- u. Wirtschaftsgeschichte, Jg. 1912, S. 212.

³ Das Stadtrecht im Auszug Hans. U.B. I, S. 457. Vgl. auch A. Kießelbach, Schleswig als Vermittlerin des Handels zwischen Nordsee und Ostsee vom 9. bis 13. Jahrhundert. Ztschr. der Gesellschaft für schleswig-holsteinische Geschichte, 37. Bd., Leipzig 1907, S. 145. Beachtenswert ist, daß die Friesen mit Salz, für sie ein Handelsartikel von größter Bedeutung, erscheinen: *Frysones de lege Frysonica pro laest salis 12 d., de lege Danica pro laest salis 6 d.*

zicht auf den Wasserweg. Mögen die Wasserverhältnisse zwischen Treene und Schlei auch andere als heute gewesen sein, so daß nur etwa 5 km Ost- und Nordsee trennten, und mögen auch auf einem Kriegszuge Fahrzeuge über den Isthmus geschafft sein, so ist ein Gleiches für Handelsfahrten gänzlich ausgeschlossen. König Suein von Dänemark mochte seinen Kriegern die saure Arbeit und die einmalige große Anstrengung zumuten; die Besatzung von Kauffahrern hat sicherlich nicht auf jeder Hin- und Rückreise ihr Schiff über 5000 m fortbewegt. Wer je mitgeholfen hat, ein Fahrzeug über Land zu transportieren, weiß, wie schwerfällig auch ein leichtgebautes Boot außerhalb seines nassen Elements ist. Das spezifisch friesische Fahrzeug, die breite, tiefgehende, kurze Kogge, hätte sich bei seiner Schwere und Unhandlichkeit zu jenem Landtransport am allerwenigsten geeignet. Wir haben uns daher den Vorgang so vorzustellen, daß die friesischen Schleswigfahrer sich zwar auf dem Wasserwege ihrem Ziele soweit näherten, als es die Befürchtung des Auflaufens zuließ, dann aber ihr Fahrzeug an geschützter Liegestelle verankerten und den Rest der Reise zu Fuß zurücklegten¹. Es würde nicht schwer sein, für dies Verfahren Analogieen — etwa aus dem heutigen Fischereibetrieb an der flandrischen und seeländischen Küste — beizubringen. Solange also die Handelsreisen nach Schleswig unternommen wurden, war auch von einer ständigen Befahrung der Ostsee vom Westen aus und auf westerschen Schiffen keine Rede. Auch wird von allen Forschern, die diesen Fragen nähergetreten sind, auf die schiffahrtstechnischen Schwierigkeiten der Umsegelung Jütlands hingewiesen, und allgemein ist die Annahme, daß vor dem 13. Jahrhundert die Route um Skagen dem Schiffer nicht vertraut war.

¹ Wilkens, der S. 166 ff. diese Dinge ausführlich behandelt, scheint mir nicht scharf genug zwischen Kriegs- und Handelsfahrten, Waräger- und Friesenschiffen, zu unterscheiden. Er muß zugeben, daß keine Nachricht vom Transport von Handelsschiffen über Land berichtet, spricht sich aber für die Möglichkeit aus, »daß statt des Umladens mit Hilfe von Wagen zwischen Huchelstath — in der Gegend von Kleinrheide — in älteren Zeiten das Überziehen der Schiffe mehr im Gebrauch gewesen sei«. M. E. ist Huchelstath eben jener Anlegeplatz für die Reisenden des Westens, die ihre Waren von dort zu Wagen nach Schleswig bringen und sich auf der Rückreise dort wieder einschiffen. Wilkens faßt diese Möglichkeit gar nicht ins Auge.

Um 1200 tauchen allerdings friesische Seefahrer in der Ostsee auf. Es konnte vorkommen, daß im Jahre 1200 Friesen mit nur einem Schiffe dem Bischof Albert von Riga in Kirchholm an der Düna Entsatz brachten, indem sie die Brandfackel in die Saaten der Livländer schleuderten¹. Nicht viel später gelang es ihnen, räuberische Kurländer auf Gotland zu überfallen und vier mit Beute beladene Piratenschiffe mit sich nach Riga zu führen. Mit Hilfe von Pilgern, welche die friesischen Schiffe an Bord hatten, war der Sieg erfochten². Daß die Friesen deren Überfahrt besorgten und zwei Hauptstätten des Handels, Gotland und Riga, aufsuchten, deutet auf friedlichen Erwerb. Hatten freilich die friesischen Fahrzeuge wirklich den Weg durch Skagerak und Kattegat genommen? Die Friesen, die an dem Zuge nach Livland im Jahre 1198 teilnahmen, hatten gleich der übrigen Pilgerschar, die sich aus Prälaten, Klerikern, Rittern und Händlern, aus arm und reich, zusammensetzte, erst in Lübeck sich Fahrzeuge verschafft³. Lübecks Bedeutung als Einschiffungshafen für den zu kolonisierenden Osten ist ja bekannt. Möglich ist immerhin, daß jene Friesen an der Düna und auf Gotland auf heimischen Schiffen die Fahrt um Skagens Horn gewagt hatten. Wenn Angehörige des friesischen Stammes im 11. Jahrhundert ins nördliche Eismeer vorstießen und sich unter

¹ Heinrici Chron. Lyvoniae SS. XXIII, S. 245, 8: Interim Frisones cum una tantum navi venientes et segetes Lyvonum incendunt et in hiis et in aliis quantum valent eos dampnificant.

² Ebd. S. 269, 34 zum Jahre 1210: Post annos aliquot venerunt Frisones cum peregrinis in supra dictam Gothlandie insulam et invenerunt Curones ibidem cum magna rapina et circumvenientes eos subito pugnaverunt cum eis et occiderunt fere omnes, tollentes quatuor pyratikas cum omni preda et ducentes secum Rigam et oves infinitas, quas de terris christianis spoliaverant, abstulerunt eis et Rigam adduxerunt. Et facta est leticia magna de vindicta facta in Curonibus.

³ Alberti Chronica Slavorum SS. XXI, S. 211, 37: Fit igitur de tota Saxonia, Westfalia vel Frisia prelatorum, clericorum, militum, negotiatorum, pauperum et divitum conventus plurimus, qui in Liubeka comparatis navibus, armis et victualibus Livoniam usque pervenerunt. Diese Nachricht hat wohl Höhlbaum, Hans. Gbl. Jg. 1872, S. 58, vornehmlich im Auge. Zu unrecht zieht er jedoch den Smolensker Vertrag von 1229, Hans. U.B. I, Nr. 232, wegen der beiden Groninger heran. Groningen ist ja, worauf auch Bächtold a. a. O., S. 298 Anm. 1009 mit Recht hinweist, eine sächsische Stadt.

den Mittelmeerpiraten befanden, die das christliche Kreuzheer 1097 auf der Reede von Tarsus in Cilicien erblickte, so mochten sie auch von der Südersee aus den Kurs nach den baltischen Gewässern nehmen. Nur sind es mehr Abenteurer als Kaufleute und Frachtfahrer oder beide Eigenschaften halten sich zum mindesten die Wage. Auch die oben besprochenen Nachrichten Heinrichs des Letten zeigen, wie lose das Schwert in der Scheide sitzt. Diese friesischen Seezüge sind eher den Normannen- und Warägerfahrten als den späteren Handelsreisen des deutschen Kaufmanns zu vergleichen. Gewiß dienten solche abenteuernde Fahrten dazu, die maritimen Kenntnisse zu erweitern und aufzufrischen; aber Willkür und Zufälle, wie Abenteuer sie mit sich bringen, heften sich an ihre Spuren, und es war die Frage, ob sich aus diesen Ansätzen des Seeverkehrs ein kontinuierlicher Handelszug von der Westsee in das baltische Meeresbecken nur auf dem Seewege entwickeln werde. Allem Anschein nach hatten an diesem bedeutenden Fortschritt des nordeuropäischen Handelslebens Nichtfriesen hervorragenden, vielleicht überwiegenden Anteil.

Im Jahre 1251 werden Seefahrer genannt, die von der Umfahrt um die jütische Halbinsel die Bezeichnung »Umlandsfahrer« führen. Ihre Reise mußte ursprünglich als etwas Außerordentliches angesehen werden, da sie von ihrer navigatorischen Leistung den Namen erhielten. Fraglich ist allerdings, ob die Generation von 1251 es als etwas Neues und Unerhörtes empfand, daß Skagens Horn umsegelt wurde, oder ob sie bereits dem Herkommen folgte, wenn sie den bequemen Ausdruck Umlandsfahrer beibehielt. Immerhin möchte ich annehmen, daß die Umlandsfahrt zu Handelszwecken eine Errungenschaft des 13. Jahrhunderts war und daß eher während seines Verlaufes als vor dem Kattegat und Oresund zu einer eingefahrenen SchiffsstraÙe zwischen West- und Ostsee wurden. Die Schwierigkeiten der Navigation, die Frequenz der StraÙen am FuÙe der jütischen Halbinsel und nicht zum wenigsten die Vermittlerrolle, die Schleswig in den vorhergehenden Jahrhunderten zwischen West und Ost gespielt hatte, warnen davor, die ausgebildete Sundfahrt in die Vorzeit hinaufzurücken. Nachdem sie einmal im Schwange war, konnte Schleswig in seiner Mittlerstellung durch die Schonenschen Märkte zu Skanör abgelöst werden. Wie bekannt, hatte der Heringfang und seine Nebenbetriebe auf der hammerförmigen Halbinsel, die Schonens Süd-

westecke bildet, Verkehr nach sich gezogen, der den Warenaustausch zwischen Ost und West zum Teil auf die Schonenschen Märkte verlegte. Von den Waren, welche die Umlandsfahrer brachten, werden Salz und Leinentuch namhaft gemacht¹; jenes ein ständiger Ausfuhrartikel der Niederländer nach den baltischen Ländern, dieses vielleicht im besonderen auf das Jisselgebiet weisend, dessen Städte wohl damals schon das Linnen ihrer Umgebung und ihres westfälischen Hinterlands exportierten². Daß die Umlandsfahrer zur Zeit der Blüte der Schonenschen Märkte sich mit ihrem dortigen Einkauf an Hering und osterschen Waren begnügten und nach Ablauf der Meßzeit nordwärts durch den Sund nach Hause oder etwa nach Norwegen fuhren, ist anzunehmen, da die Märkte eben durch ihre Eigenschaft als Treffpunkt der Ost- und Westseefahrer über ihre lokale Bedeutung hinausgewachsen waren. Aber es ist hervorzuheben, daß sie nicht an diesem neuen Eingangstor der Ostsee stehen zu bleiben brauchten, wenn sie die Weiterreise nach dem Osten planten. Vom dänischen Könige, dem Herren Schonens, war sie nicht nur gestattet, sondern mit geringerem Zollsatz belegt. So wies denn diese Möglichkeit auf die Bahn eines weiteren Fortschritts im nordeuropäischen Verkehrsleben und legte die Verbindung auch der inneren Meeresteile der Ostsee mit dem Westmeer nahe. Zugleich zeigen sich die Vorteile der neuen Verkehrsgestaltung gegenüber jenem älteren Handelszug, in dessen Mittelpunkt Schleswig gestanden hatte. Nach Schleswig hatte von Westen nur eine Kombination von Land- und Seeweg geführt; nach Skanör kam der Umlandsfahrer auf eigenem Schiff ohne Fahrtunterbrechung. Die Reise nach der Eider hatte ihren durch Umstände und Wirtschaftlichkeit gegebenen Endpunkt in Schleswig, am Rande des Ostmeers; die Sundfahrt öffnete das ganze Meeresbecken. Es war keine Frage, welcher Weg die Zukunft für sich hatte.

Wer waren nun jene Umlandsfahrer³? Männer vom Süd-

¹ Hans. U.B. I, Nr. 411.

² Vgl. P. A. Meilink, *De Nederlandsche hanzesteden tot het laatste kwartaal der XIV^e eeuw*, Haag 1912, S. 300.

³ Vgl. vornehmlich D. Schäfer, *Das Buch des Lübeckischen Vogts auf Schonen*. Hans, *Geschichtsquellen*, Bd. 4, 1887, S. LXIX; dort auch der Nachweis, daß der Zoll für Weiterfahrt von Skanör geringer ist als für Rückfahrt.

und Ostufer der Südersee, so können wir antworten; die Führung unter ihnen hat ohne Zweifel Kampen, die Stadt an der Mündung der Ijssel. Die Originale beider dänischen Privilegien, die den Namen Umlandsfahrer aufbewahrt haben, ruhen auf dem Archiv im Rathaus zu Kampen¹. Von dem wichtigeren Freibrief hat sich Utrecht von den Minderbrüdern zu Lund ein Transsumpt ausstellen lassen²; also waren auch Utrechter an dem Schonenschen Verkehrsleben beteiligt. Ob aber Utrechter Schiffe die Ostsee befuhren, wie behauptet wird³, erscheint mir zweifelhaft und wahrscheinlicher, daß Utrechter Bürger auf fremden, etwa friesischen oder Overysseker Schiffen Gut nach Gotland oder Schonen brachten. Utrecht ist mehr eine Stadt der Kaufleute als der Schiffer. Im 14. Jahrhundert erscheint es nicht mehr unter den Umlandsfahrern. Dagegen werden damals — 1326 — neben Kampen noch Zutfen, Harderwijk und Stavoren in Verbindung mit jenem Privileg König Abels von 1251 und im Besitz der Rechte der Umlandsfahrer genannt⁴. Zutfen und Harderwijk sind die einzigen bedeutenderen Orte Gelderns, die sich wegen ihrer Lage an der Südersee und dem Jjsselstrom noch an den maritimen Betrieben des Nordens, wie hier in Skanör, beteiligen konnten⁵. Aber Harderwijk, am Nordrande des weiten Heidegebiets der Veluwe gelegen, vermißt den Fluß, der seine Verbindung mit dem Hinterland hergestellt hätte, und Zutfen lag zu weit stromaufwärts, um der Mündungsstadt Kampen die herrschende Stellung streitig machen zu können. Stavorens Beziehungen zum Norden endlich sind aus Alberts von

¹ Hans. U.B. I, Nr. 411 und 413.

² Ebd. Nr. 412.

³ Wilkens, Jg. 1909, S. 156, sagt von den Utrechtern: »Daß ihre Schiffe auch nach Wisby kamen, darf als erwiesen gelten.« Seine Ausführungen auf S. 143, auf die er verweist, machen aber nur Utrechter Gut auf Gotland namhaft. Daß es auf Utrechter Schiffen dahin kam, ist nirgends gesagt. Ob es wirklich der Rivalität der Ijsselstädte bedurfte, ebd. S. 156, um die Utrechter in der Ostsee in den Hintergrund zu drängen? Wilkens selbst, S. 157, spricht Utrecht »selbständiges Handelsleben eigener Initiative« nicht mit Unrecht ab.

⁴ Hans. U.B. II, Nr. 449—452. Wilkens, S. 156, spricht irrtümlich von Waldemar II. als Aussteller des Freibriefs; Utrechts Fehlen unter den Privilegierten stellt er mit Recht fest.

⁵ Vgl. Hápke, Hans. Gbl. Jg. 1910, S. 611.

Stade Itinerar bekannt; es nennt zum Jahre 1154 die Stadt als Einschiffungsplatz nach Dänemark¹. Stavoren ist der einzige friesische Ort unter den Städten der Umlandsfahrt! Aber als städtische Siedlung stand es bereits in einem gewissen Gegensatz zu den friesischen Seefahrern seiner ländlichen Umgebung. Das Land der Friesen war ja städtearm. Auch später hat Stavoren sich mehr zu der deutschen Hanse als zu den friesischen Stammesgenossen seiner Bevölkerung gehalten. Die Stavorner fühlten sich als Stadtbürger eher den deutschen Städtern als den Friesen des platten Landes verwandt. So kann denn auch Stavorens Besitz eines Schonenschen Privilegs den Eindruck nicht verwischen, daß jene Errungenschaft des 13. Jahrhunderts, die Umlandsfahrt, von nichtfriesischer Seite emporgebracht ist. Die friesischen Abenteurer hatten vielleicht die Wege gewiesen oder doch für die Verbreitung der nötigen maritimen Kenntnis gesorgt; aber der Fortschritt vom Abenteuer und Gelegenheitshandel zu stabilem, Jahr aus Jahr ein gepflegtem Verkehr ist nicht von ihnen, sondern von Männern sächsischen und fränkischen Stammes ausgegangen. Da unter diesen wieder Gelderländer und Utrechter zurücktreten, so bleiben die Sachsen von der Ijsselmündung, die Kamper und etwa noch die Männer von Zwolle und anderen Nachbarorten, als die führenden Kauffahrer auf dem neuen Seewege übrig.

Es ist bekannt, daß Lübeck sich eines starken Zuzugs aus Westfalen zu erfreuen hatte. Ein Gleiches behauptet die lokale Geschichtsforschung von der dritten, ältesten und vornehmsten Ijsselstadt, von Deventer², und gewiß gilt die richtige Beobachtung auch für Kampen und Zwolle. Auf den rechten Zuflüssen der Ijssel, auf der Berkel bei Zutfen und der Schipbeke bei Deventer, bezogen die Ijsselstädte das Holz ihres schwachbesiedelten Hinterlandes; ihre Leinenausfuhr war wohl sicher auch auf das Westfälische angewiesen³, und ebendaher kamen die Familien, die es

¹ Ann. Stadenses MS. XVI, S. 340, 21.

² Mitteilung von Dr. M. E. Houck in Deventer (Winter 1910).

³ Westfalen als Hinterland Kampens schildert J. van Doorninck, Overijsselsche Almanak 1838, 3. Jg., Deventer 1837, S. 205 ff. — Über die Holzzufuhr auf der Berkel nach Zutfen vgl. Häpke, Hans. Gbll. Jg. 1910, S. 612. — Leinen in Skanör vgl. oben S. 176. — G. Arnold Kiesselbach, Die wirtschaftlichen Grundlagen der deutschen Hanse und die

in Deventer oder Kampen zu etwas brachten. Gemeinsame Abstammung, Sitte und Tradition wirkten gewiß mit, wenn sich die Ijsselstädte und Lübeck zu gemeinsamem Vorgehen zusammenfanden. Nicht minder aber verbanden sie gemeinsame wirtschaftliche Interessen und vor allem ein gemeinsamer ökonomischer Gegensatz gegen Dritte. Die Sachsen im äußersten Westen des Stammesgebiets hatten durch Ijssel und Südersee einen Zugang zum Meere, wie ihn Lübeck durch die Trave besaß. Beide nutzten ihn zur Fahrt auf den baltischen Gewässern, sahen sich also auch beide den gleichen Nebenbuhlern und Mitbewerbern gegenüber. Als solche betrachtete Lübeck, wie erwähnt, in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts die handeltreibende Bevölkerung der Insel Gotland, jene Sachsen an der Ijssel aber ihre unmittelbaren Nachbarn, die Friesen. Arbeiteten sie doch unter den gleichen Bedingungen wie die Kamper Schiffer. Hatte ein Fahrzeug die Ijssel verlassen und traf es unter Urk, wo sich die Verkehrslinien vom West- und Ostufer der Südersee kreuzen, ein westfriesisches Schiff, so lagen beide Konkurrenten Bord an Bord bis in die Ostsee hinein. So kommt es, daß der äußerste linke Flügel der sächsischen Ostseefahrer mit dem rechten zusammen gemeinsam Front machte gegen nichtsächsische, fremde Seefahrt, die ihnen unbequem war¹. Neben diesen Motiven, die in der Natur der wirtschaftlichen Verhältnisse lagen, dürfen wir endlich auch nicht vergessen, daß die Männer von der Trave und der Ijssel ein ideelles Band einte, das die Sachsen ihrer großen politischen Geschichte im Verbands des Römischen Reichs verdankten. Während sich die Overysseker so

Handelsstellung Hamburgs bis in die zweite Hälfte des 14. Jahrhunderts, Berlin 1907, S. 196, vermutet, daß die Kaufleute der westfälischen Städte auf overijsselschen Schiffen verfrachteten. Kiesselbachs übertreibenden Folgerungen aus dieser an sich nicht unwahrscheinlichen Vermutung kann ich mich nicht anschließen. Vgl. unten S. 180 und Meilink a. a. O., S. 302 Anm. 2.

¹ Über andere Stammfremde, Flandrer und Engländer, vgl. unten. — Sonst gab es manchmal Differenzen zwischen Lübeck und Kampen — die Ijsselstadt hat mehrfach wider den hansischen Stachel geleckt und ist erst 1441 in den Bund aufgenommen —; aber der Gegensatz gegen die Friesen und deren Nachfolger, die Holländer, führte die durch Meer und Sand getrennten Städte doch immer wieder zusammen. Über Kampens Stelle zur Hanse bis 1441 vgl. Meilink a. a. O., S. 108.

gut wie die Lübecker zum »deutschen Kaufmann« hielten und rechneten, wenn ihnen daran lag, die Zusammengehörigkeit mit den osterschen Städten zu betonen, standen die Friesen abseits und hatten keinen Anteil an den Rechten und Pflichten, welche die Zusammengehörigkeit zu der als Einheit aufgefaßten Kaufmannschaft des Römischen Reiches mit sich brachte. Dieser Umstand, der wohl in dem Sonderdasein des friesischen Stammes vornehmlich seine Erklärung findet¹, war von Wichtigkeit für eine handelspolitische Aktion, die auf Zustände und Bestrebungen auf Nord- und Ostsee während der späteren Jahrzehnte des 13. Jahrhunderts — etwa um 1280 — scharfe Schlaglichter wirft.

Die 70er und 80er Jahre waren für die Friesen eine Zeit schwerer Krisen. In der heutigen Provinz Nordholland kämpften die Westfriesen um ihre politische Selbständigkeit gegen die holländische Grafenmacht². Sie konnten auf Erfolge zurücksehen; der Römische König Wilhelm II. hatte 1256 gegen sie Sieg und Leben verloren, sein Leichnam war in ihrer Gewalt geblieben und bei Hoogwoude, auf ihrem Gebiet, begraben. Wilhelms Sohn und Rächer, Florens V., spürte ihre grimmen Schläge bei Ouddorp (1272), und der Aufstand des Kennemerlandes (1274) hatte alle holländischen Errungenschaften noch einmal in Frage gestellt. Erst mit dem Maifeldzug von 1281 setzt die Wendung ein. Das Waterland gegenüber dem etwa 1250 gegründeten Amsterdam ging mit seiner friesischen Schifferbevölkerung aus der Hand des bisherigen Machthabers, eines Dienstmanns des Bischofs von Utrecht, in den Besitz Florens V. über. Was nördlich von Alkmar bis zum Vlie auf die friesische Freiheit gepocht hatte, war 1289 unterworfen. Drei Jahre später erkannte auch Stavoren die holländische Herrschaft an. In den friesischen Gebieten östlich der Südersee hatte die Kreuzfahrt von 1269/70 einen gefährlichen Aderlaß an Volkskraft und Vermögen bedeutet. An Barmitteln war das ganze

¹ Kiesselbach, Grundlagen, S. 195, erklärt die verschiedene Stellung der Süderseer und der übrigen Niederländer zum deutschen Kaufmann mit »den engen Beziehungen« zwischen Süderseern und Westfalen und insbesondere damit, daß die Süderseer die Frachtfahrer der Westfalen gewesen seien. Ich kann dieser Auffassung nicht beipflichten.

² Vgl. O. Oppermann, Holland unter Graf Florens V. 1256—1296. Studium Lipsiense, Ehrengabe Karl Lamprecht dargebracht, Berlin 1909, S. 104 ff.

Land — im besonderen wissen wir es von den Friesen der Umgebung von Groningen¹ — durch die Aufwendungen und Reisezehrung für die Pilger entblößt. Vier regenreiche Sommer ließen die Ernte mißraten, und ein Viehsterben dezimierte die Schafherden. So wurde das Jahr 1272 zu einem Notstands- und Hungerjahr in Friesland und ganz Westfalen. Die Nachbargebiete hatten selbst Not und konnten kein Korn abgeben. Nur Dänemark und »Slavenland« hatten reiche Ernten zu verzeichnen. »Slavia« ist die mecklenburgische und pommersche Küste, wo sich die »wendischen« Städte unter Lübecks Führung zusammenfanden. Daß dem so ist, deutet auch unser Berichterstatter aus dem Prämonstratenserkloster Wittewierum bei Groningen an; er ist speziell über den Ernteertrag bei Greifswald unterrichtet. Aus dem folgenden Jahrzehnt — 1284 — ist ein großes Getreidegeschäft in Roggen, das die Stadt Dordrecht mit Rostocker Kaufleuten abschließt, bekannt². Für die Friesen lag also die dringende Notwendigkeit

¹ Die wichtige und anschauliche Schilderung in Menkonis Chronicon MG. SS. XXIII, S. 560, Z. 2 ff. lautet: Eodem anno [1272] fuit maxima fames in Frisia et per totam Westfaliam et mortalitas ovium. Multa enim Frisonibus et maxime orientalibus a Fivelgonia usque ad orientem eo anno ad augmentum famis accesserunt incommoda. Primo quia per peregrinos terra fuit evacuata argento; secundo quia propter nimiam pluviam per quatuor annos nimis modicum creverat frumentum et maxime in Silvis, ubi aliis temporibus solebat abundare; nec etiam in Threnthia, nec secus Emesam, nec alicubi ad emendum inveniebatur, nisi in Datia et Slavia, ubi Dominus — — dedit magnam copiam frumenti — —; tercio quia in odium Emesgonum et Hreidensium propter suam inobedientiam domnus episcopus nundinas secus Emesam interdixerat et ita Frisones non poterant pecora vendere nec necessaria comparare cum butiro, caseis et equis, cum pecuniam non haberent, nec cum aliquibus rebus possent habere; et illi de Datia et de Slavia pecora eorum et similia non curabant, sed solam pecuniam sitiebant. Insuper iudices eorum in quibuslibet civitatibus interdixerunt, ne frumenta de terris illis deportarentur. Et sic mercatores tardaverunt, donec ab ipsis iudicibus mediante pecunia quasi secundo emeretur. Ferner z. J. 1273: Statim anno sequenti [1273] tanta facta est penuria, quanta prius habundantia. — Statim sequenti anno [1273] mercatores ceperunt fabam de Frisia in Datiam transvehere, quia illa eo anno in Frisia fuit prosperata. In Grippeswalda, ubi iam multis annis frumenta superhabundaverant, eo anno summa fuit egestas . . . Auch die weiteren Bemerkungen sind von wirtschaftsgeschichtlichem Wert.

² De oudste Stadsrekeningen van Dordrecht 1284—1424, hrsg. von

vor, Korn aus Dänemark und von der deutschen Ostseeküste her einzuführen. Aber jetzt rächte sich bitter, daß man den Pilgern, die dem Hl. Ludwig von Frankreich nach Tunis gefolgt waren, die guten Denare mitgegeben hatte. Vieh und Pferde, Käse und Butter waren unverkäuflich, da die Gegnerschaft des münsterschen Bischofs gegen die Männer des Emsgaus und des Reiderlands die Märkte jenseits der Ems gesperrt hatte, und jene Landesprodukte im Osten kein Absatzgebiet fanden. »Die Leute von Dänemark und Slavenland fragten nicht nach ihrem Vieh und Ähnlichem, sondern dürsteten nach dem Gelde allein«, sagt der geistliche Gewährsmann und verkehrt damit ins Subjektive und Seelische die objektiven Verhältnisse, welche die Kornzufuhr aus dem Ostland nach den Niederlanden damals und später beherrschten. Um die Not der Friesen noch höher steigen zu lassen, bewirkten zeitweilige Ausfuhrverbote in den osterschen Städten, daß die Kaufleute mit dem Einkauf zögerten. Was aber allgemeine Landeskalamität war, gab sicherlich Anlaß, daß friesische Schiffe häufiger die Umlandsfahrt antraten, um von den dänischen Inseln und den deutschen Häfen Korn zu holen. Die spätere holländische Ostseefahrt basierte ja zum großen Teil auf der Getreideverschiffung, die zunächst zur Versorgung der Niederlande selbst diente. Die regelmäßige Kornfahrt ist sicher aus solchen sporadischen Anläufen in Folge von Notstand und Hungersnot wie im Teuerungsjahr von 1272 entstanden. Wenn aber einmal Beziehungen kommerzieller Art zu den Ostseeländern angeknüpft waren, dann sind sie gewiß nicht ohne weiteres aufgegeben worden. Unser Gewährsmann spricht freilich nur von der Bohnnenausfuhr von Friesland nach Dänemark, der die Kaufleute infolge der guten Ernte des Jahres 1273 oblagen; aber er weiß auch, daß damals das Getreide im Ostland recht knapp war. Sicherlich kam diese Kunde durch heimkehrende Seefahrer unter die Leute und in das Kloster von Wittewierum. Zeigten sich aber friesische Schiffe infolge der Kornverschiffung in größerer Zahl in der Ostsee, dann liefen sie

Ch. M. Dozy, Werken uitgegeven door het Histor. Genootschap te Utrecht, 3. Serie, Nr. 2, Haag 1891. Sollte in der ersten Eintragung nicht *copliede* statt *Coclike* van Rostocke zu lesen sein? Eine Anfrage beim Dordrechter Stadtarchiv blieb unbeantwortet. Weiterhin heißt es »Osterlinghe« (viermal) und die van Rostocke (dreimal).

nicht nur die Getreideplätze an, sondern wandten sich auch nach Gotland, wo wir ihnen ja schon begegnet sind.

Zur Gotlandfahrt lag für die Friesen vielleicht noch ein besonderer Grund vor. Meine Auffassung, daß die Flandrer, die im späteren Mittelalter seit 1300 etwa zu Hause bleiben, weil Brügges Stellung als Weltmarkt ihren Auslandshandel ungünstig beeinflußt, im 12. und noch im 13. Jahrhundert einen sehr regen Verkehr in fremden Ländern entfalten, hat sich seither mehrfach bestätigt¹. Ebenso wurden meine Ausführungen über die »Krise des flandrischen Aktivhandels (1270—1297)«², die durch Zwistigkeiten mit England herbeigeführt wurde, noch kurz vor dem Erscheinen meines Buches von berufener Seite ergänzt³. In den letzten Jahrzehnten des 13. Jahrhunderts sind die Vlamen aus ihrem eigentlichen kommerziellen Arbeitsgebiet, aus England, hinausgedrängt worden. Im baltischen Osten werden sie dafür Ersatz gesucht haben. Auch in den folgenden Jahrhunderten, bis über die Mitte des 16. Jahrhunderts hinaus, haben sie bei guter Gelegenheit Anläufe zum Ostseeverkehr genommen, ohne es freilich zu regelmäßiger, fortgesetzter Fahrt zu bringen. Es liegt die Vermutung nahe, daß die flandrischen Kaufleute nicht nur auf Schiffen des eigenen Landes, sondern auch auf friesischen Fahrzeugen verfrachteten. Vielleicht war es sogar häufig der Fall, da die Vlamen des 13. Jahrhunderts mehr ein Händlervolk, die Friesen mehr Schiffer waren. Als Kaufleute aber zog es die Flandrer ganz besonders nach Gotland, wo Anschluß an den Handel mit russischen Produkten zu erhalten war. Im russischen Handel aber wollte der Deutsche den Vlamen nicht zum Teilhaber, auch wenn

¹ Für England vgl. Lapsley, *The Flemings in Eastern England in the Reign of Henry II.* *English Historical Review* vol. XXI, 1906, S. 509 ff., besonders S. 511 zu 1175—76. — Für Schottland vgl. Davidson-Gray, *The Scottish Staple at Veere*, London 1909, S. 4. — Für Portugal (12. Jahrhundert) vgl. die anziehenden Ausführungen von Friedr. Kurth, *Mitteilungen des Instituts für österreichische Geschichtsforschung*, 8. Ergänzungsbd., 1. Heft, 1909, S. 247—249. — Für Norddeutschland (12. u. 13. Jahrhundert bis 1230) vgl. Bächtold a. a. O., der m. E. den flandrischen Verkehr eher unter- als überschätzt.

² Brügges Entwicklung, S. 58 ff.

³ Adolf Schaube, *Die Wollausfuhr Englands vom Jahre 1273.* *Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, Bd. VI, S. 45 ff.

er ruhig in Flandern blieb und nur sein Gut dem Deutschen mitgab¹. Ebenso wenig paßte es ihm, wenn sich der Flandrer jetzt in Verfolg der englischen Krise häufig auf Gotland sehen ließ.

Daher wurde die Route nach Gotland den Flandrern und Friesen verboten. Wir erzählten, wie gegen die Schiffer Gotlands ein Schlag geführt wurde, indem ihnen die Befahrung der Westsee untersagt wurde. In diese Aktion wurden die Friesen und Flandrer durch das Verbot der Gotlandfahrt hineingezogen. Lübeck handelte², unternahm es, die Sperren in die Tat umzusetzen, teilte befreundeten Städten sein Vornehmen mit und ersuchte sie wohl auch um Zustimmung. Kampen und Zwolle ließen sie Lübeck in reichem Maße zuteil werden. Diese Sympathiekundgebungen sind uns erhalten. Es sind zwei gleichlautende Schreiben Kampens und Zwolles, von jeder Stadt einzeln an Lübeck gerichtet³. Wieder wie 1251 auf Schonen ging Kampen voran; es hatte weit mehr Interessen an Lübecks Vorgehen als Zwolle, das hier der wichtigeren und größeren Stadt Gefolgschaft leistete⁴. Deventer hielt sich zurück, wohl weil sein Auslandshandel weniger auf die Ostsee gerichtet war. Vertreter von Kampen und Zwolle werden auf gemeinsamer Tagfahrt an einer der alten Verhandlungsstätten halbwegs zwischen ihren Städten, zu Wilsum oder auf dem »Sonnenberg«, die lübischen Briefe verlesen, beraten und den Text der Antwort festgestellt haben, wie es noch im 16. Jahrhundert in Hansesachen Regel war. Die beiden Orte danken in ihren Konsenserklärungen für die Bemühungen, deren sich Lübeck nicht nur zu beiderseitigem Nutzen, sondern auch zum Wohle »aller Kaufleute des Römischen Reichs, die Seeverkehr betreiben wollen«, so wirksam und treu unterzogen haben; als Hüter ihrer alten, schon fast abgekommenen Rechte und als Haupt »aller der Unsrigen« haben die Lübecker laut ihrem Schreiben sich der mühevollen

¹ Vgl. Häpke, Brügges Entwicklung, S. 89.

² Meilink a. a. O., S. 8, neigt dazu, Lübecks Aktion auf einen Beschluß der Gotländischen Genossenschaft zurückzuführen. Daß ein solcher vorlag, ist möglich. Aber jedenfalls gab nicht die Genossenschaft, sondern Lübeck ihm Nachdruck.

³ Hans. U.B. I, Nr. 1154, 1155.

⁴ Aus diesem Grunde hätte Kampens Schreiben gedruckt, das Zwolles registriert werden müssen anstatt umgekehrt, wie im Hans. U.B. I, Nr. 1154 und 1155 geschehen ist.

Aufgabe unterzogen zu verhindern, »daß weder Friesen noch Flandrer, wie sie bisher gegen die alten Rechte taten, zur Fahrt auf der Ostsee nach Gotland (per mare orientale versus Gothlandiam) weiter zugelassen, noch umgekehrt den Goten die Befahrung der Westsee gestattet werde¹. Die Beschlüsse in dieser löblichen und nützlichen Sache auszuführen, werden Kampen und Zwolle nicht unterlassen; ihre Worte bekräftigen sie zum Zeichen der Wahrheit mit ihrem Siegel. Hinzugefügt ist die dringende Bitte, allen Engländern »den Weg durch die Ostsee« völlig zu sperren². Wir machen auf die in ihren Abweichungen so charakteristischen Wendungen aufmerksam, die Friesen und Flandrern, Goten und endlich Engländern gewidmet sind. »Per mare orientale versus Gothlandiam« zu segeln, heißt nicht die Ostsee überhaupt, sondern nur die Fahrt nach Gotland verbieten³. Ist Ersteres gemeint, wie bei den Engländern der Fall, so findet man auch den ganz allgemeinen Ausdruck »iter per mare orientale« oder die ebenfalls nicht mißzuverstehende Wendung, welche die Goten vom Westmeer überhaupt und nicht etwa von einer bestimmten Route innerhalb desselben fernhalten will. Vielleicht ist nur der Zusatz und Nachtrag, der mit der Fernhaltung der Engländer noch ein weiteres erstrebenswertes Ziel bezeichnete, der Initiative der Ijsselstädte entsprungen, während im übrigen die Dankadressen von Lübeck bestellte Arbeit waren. Gewiß wurden sie ausgefertigt, weil, wie wir sahen, Kampen und den übrigen nichtfriesischen Umlandsfahrern Lübecks Aktion gegen die Friesen in erster Linie zugute kam. Es war nichts Geringes für eine Stadt wie Kampen, die Stadt an der Trave als »quasi caput et principium omnium nostrum« anzureden, die Erklärung mit seinem Siegel zu versehen und in Lübeck überreichen zu lassen. Dieser Umstand zeigt, wie hochwichtig die Sache, die Lübeck gegen Friesen und Goten vertrat, den Handelsstädten an der Ijssel erschien.

Weshalb aber betonen Kampen und Zwolle das Wohl »aller Kaufleute des Römischen Reichs, die Seeverkehr betreiben wollen«? Eine besondere Anhänglichkeit der Ijsselstädte an das Imperium

¹ nec — — mare occidentale de cetero liceat frequentare.

² Ut Anglicis omnibus iter per mare orientale penitus inhibeatur.

³ So richtig Meilink a. a. O., S. 8.

zu postulieren, geht nicht ohne weiteres an. Wir würden, statt die Frage zu lösen, damit nur eine Unbekannte für die andere setzen. Die Erklärung ist wohl sicher darin zu suchen, daß Kampen und Zwolle darum ihre Zugehörigkeit zu den Reichskaufleuten nachdrücklich hervorheben, um nicht etwa selbst aus der Handlungssphäre des »Deutschen Kaufmanns« hinausgedrängt zu werden¹. Es lag gar nicht so fern, sie zu den Friesen zu stellen. So hat Stralsund 1282 Kamper, Stavornor und Friesen gleichmäßig vom Erwerb seines Bürgerrechts ausgeschlossen². Kampen und das friesische Stavoren sind auch wohl aus freien Stücken und grade in Hansedingen (1383)³ zusammengegangen. Daß die overijsseler Sachsen die Friesen zu Nachbarn hatten und daß beide Teile Seefahrer des Westens waren, konnte die Veranlassung bilden, daß die Kamper wie die Friesen behandelt und benachteiligt wurden. Da ist es denn erklärlich, daß Kampen und Zwolle die Gelegenheit ergriffen, in ihren Zustimmungserklärungen zu Lübecks Fahrverboten eine möglichst hohe Scheidewand zwischen sich und Friesen und Flandrern, Goten und Engländern zu ziehen und sich geflissentlich zum Kaufmann des Römischen Reichs zu halten.

Beide Konsenserklärungen sind weder mit Jahreszahl noch mit Datum versehen. Gleichwohl werden sie mit ziemlicher Sicherheit dem letzten Viertel des 13. Jahrhunderts zugewiesen⁴ und innerhalb dieses Zeitraumes wieder zu jenen Bündnissen Lübecks

¹ Daß Kampen und Zwolle, als sie die Konsenserklärungen beschlossen, sich selbst zum deutschen Kaufmann rechneten, scheint mir aus den Urkunden mit Sicherheit hervorzugehen. Wenn Kiesselbach, Grundlagen, S. 194 Anm. 239, aus einer Äußerung Wisbys von 1353 schließt, daß Kampen offenbar nicht zu dem deutschen Kaufmann auf Gotland gehörte, so ist zunächst auf die Zeitdifferenz gegenüber den Konsensen von etwa 70 Jahren und zweitens darauf hinzuweisen, daß Wisby erklärt, die Kamper wie den deutschen Kaufmann behandelt zu haben. Diese Praxis ist entscheidend; sie hat sich auf Grund der Zugehörigkeit gebildet, wovon Wisby 1353 schon nichts mehr zu wissen brauchte. Es liegt eben ein Grenzfall vor.

² S. unten S. 190 Anm. 2.

³ Meilink a. a. O., S. 108.

⁴ D. Schäfer, Die deutsche Hanse, S. 25. Einen etwas größeren Spielraum für die Datierung — »zweite Hälfte des 13. Jahrhunderts« — läßt derselbe in dem späteren Aufsatz, Der Stamm der Friesen und die niederländische Seegeltung, Marinerundschau 1905, S. 1363.

von 1280 und 1282 gestellt¹. Die Aktion gegen die Goten, die sich in den Urkunden von 1280 und 1282 ausprägt, steht aller Wahrscheinlichkeit nach im engsten Zusammenhang mit der Westseesperre. Ob diese aber die Verträge von 1280 und 1282 »zur Voraussetzung« hat, wie behauptet wird², oder ob umgekehrt die Behinderung der gotländischen Schifffahrt den lübischen Bündnissen vorhergeht oder parallel läuft, ist nicht zu entscheiden. Die Ereignisse aus der friesischen Geschichte, die wir eben mit Hinblick auf diese Frage etwas breiter erzählt haben, weisen gleichfalls auf die Wende von der achten zur neunten Dekade. Zu Beginn der achtziger Jahre mochte sich einerseits die friesische Ostseefahrt der wir seit 1272 eine größere Aktivität zuschrieben, so fühlbar machen, daß Lübeck sich beunruhigt und benachteiligt fühlte, und andererseits wirkte wohl schon die Nachricht von der politischen Bedrängnis der Friesen durch den holländischen Grafen, daß Lübeck eben damals zum Schlage gegen die friesische Gotlandsfahrt ausholte. Es war nicht das erste Mal in diesem Jahrhundert, daß das lübische Staatschiff am Winde der großen Politik lief. Ebenso wie 1252 die lübisch-hamburgische Gesandtschaft zur Erlangung der flandrischen Konzessionen den Druck ausgenutzt hatte, den die Feindschaft König Wilhelms wegen Westseeland auf Flandern ausübte³, so nahm Lübeck zu Beginn der achtziger Jahre den Zeitpunkt wahr, wo die Friesen durch König Wilhelms Sohn in Bedrängnis gerieten, um ihnen die Fahrt nach Gotland, zu untersagen. Vergeltungsmaßregeln, Seeraub und Kaperkrieg, hatte man in diesem Augenblicke am wenigsten zu fürchten. Zu erwähnen ist noch, daß das Jahr 1280 die erste Sezession der deutschen Kaufleute in Flandern und die Verlegung ihrer Niederlassung von Brügge nach Ardenburg sah⁴. Der Beginn des

¹ So richtig Höhlbaum, Hans. U.B. I, S. 399 Anm. 1. Wenn er dagegen dort einen unmittelbaren Zusammenhang mit einer ganz anderen Materie, dem Streit um die Berufung von Nowgorod nach Lübeck, konstruiert und somit zu »1294 zweite Hälfte« datiert, so ist seine Annahme durch nichts begründet. Höhlbaums Gründe findet wenig überzeugend Meilink, S. 8 Anm. 6.

² Höhlbaum a. a. O.

³ Vgl. W. Stein, Hans. Gbll. Jg. 1902, S. 112 ff., u. Häpke, Brüggens Entwicklung, S. 106.

⁴ Ebd. S. 228.

neunten Jahrzehnts bezeichnet offenbar einen bedeutungsvollen Höhepunkt der lübischen Politik im Westen und Osten, in Flandern und auf Gotland.

Eine andere Frage ist, ob auch die holländischen Nachbarn der Friesen südlich vom IJ, also nicht die Gegner, sondern die Untertanen der Grafen von Holland, in den Konflikt wegen Befahrung der West- und Ostsee hineingezogen sind. Wir möchten es für die bedeutendste Stadt der Grafen, Dordrecht, annehmen. Dies älteste städtische Verkehrszentrum in Holland hat ein undatiertes Schreiben an Hamburg, das Lübeck damals in handelspolitischen Dingen treulich sekundierte, gerichtet. Der Brief wurde bisher mit der Niederlassung der Hamburger in Dordrecht 1277 in Verbindung gebracht². Aber der Inhalt bietet keinerlei Berührungspunkte mit dieser Materie. Es ist einer jener zahlreichen hinhaltenden Bescheide, mit denen Städte in alter und neuer Zeit die Entscheidung über unliebsame Zumutungen hinauszuschieben suchten. Dordrecht hat ein Schreiben Hamburgs erhalten — wir erfahren nicht, welchen Inhalts —; es sagt eine befriedigende und endgültige Antwort zu, sobald »unsere Städter und Kaufleute, die über See nach dem Osten überall zu segeln pflegen«³, deren Absichten Dordrecht unbekannt sind, heimkehren. Es war also ein Ansinnen gestellt, das jene Ostfahrer Dordrechts nahe anging. Man kann annehmen, daß ihre wirtschaftlichen Interessen von Hamburgs Vorhaben, den Verkehr seiner Bürger vom Swin und von Flandern nach Dordrecht abzulenken, berührt wurden; aber handelspolitisch und rechtlich waren dafür weder Dordrecht noch seine Ostfahrer die zuständige Instanz. Denn nicht die Stadt, sondern Graf Florens V. verleiht den Freibrief von 1277, genau so wie er ein Jahr zuvor die overysselschen Städte in sein Land gezogen hatte⁴. Welch »endgültige Antwort« Dordrecht Hamburg

¹ Gedruckt: Hamb. U.B. I, Nr. 714; Regest: Hans. U.B.I, Nr. 801. Im Hamb. U.B. ist irrtümlich von »westwärts fahrenden« Dordrechtern die Rede. Die dortige Datierung »etwas jünger« als ein Kamper Schreiben (ebd. Nr. 713) vom 8. März 1266 ist nur Notbehelf und entbehrt zwingender Beweiskraft.

² Höhlbaum, Hans. U.B. I, Nr. 801.

³ *Opidani nostri et mercatores, qui per mare ad orientales partes undique consueti sunt velificare.*

⁴ Hans. U.B. I, Nr. 802 und 779.

erteilen wollte, und warum es dazu die Absichten seiner seefahrenden Einwohner kennen mußte, bleibt vollständig im Dunkeln, wenn wir einen Zusammenhang mit der Stapelverlegung von 1277 konstruieren. Stellen wir dagegen Dordrechts Antwort zu der um 1280 über die Friesen verhängten Gotlandssperre, so tritt die Bedeutung der offenbar aufs sorgfältigste abgewogenen Worte über die Ostfahrer hervor. Auch aus diesem vorläufigen Bescheide sollte der Adressat ersehen, daß in Dordrecht Stadtbürger und Kaufleute seien, die an der Seefahrt nach dem Osten nach allen Seiten hin teilzunehmen gewohnt seien. Ihre Stadt war also nicht etwa mit den Bewohnern des platten Landes, den Friesen und Goten, auf eine Stufe zu stellen; sie trieb die Seefahrt ohne jede Beschränkung und konnte sich auf bereits bestehende Übung berufen. Schwieriger ist die Frage nach dem mutmaßlichen Inhalt von Hamburgs Schreiben und Ansinnen. Sollten die Dordrechter unter den »Friesen« begriffen und zum Einstellen ihrer Gotlandfahrt veranlaßt werden? Es ist unwahrscheinlich, da Dordrecht als Stadt der holländischen Grafen im Gegensatz zu den von ihnen bekämpften Friesen stand. Andererseits haben Dordrechts Kaufleute sich nie zu den mercatores Romani imperii gehalten, und es ist nicht ausgeschlossen, daß ihnen aus diesem Grunde der Weg nach Gotland gesperrt werden sollte. Näher liegt die Annahme, daß Hamburgs Vorgehen sich indirekt gegen die Gotland besuchenden Händler der Merwedestadt richtete. Wie die Stapelverlegungen von 1276/1277 wahrscheinlich machen, bestanden an sich keine unfreundlichen Beziehungen zwischen Dordrecht und den Städten des deutschen Kaufmanns an Elbe und Ijssel. So möchten wir annehmen, daß Hamburg den Dordrechtern den Weg nach Gotland nicht schlechthin verbot, sie aber doch zu ihrem Nachteile in den Streit hineinzog. Wie Lübeck von Kampen und Zwolle Konsens heischte, so hat Hamburg wohl von Dordrecht Unterstützung verlangt. Vielleicht sollten diese westerschen Städte an Ijssel und Merwede ein Ladeverbot über die friesischen Gotlandsfahrer verhängen. Während von Kampen, das selbst starke Frachtfahrt betrieb, rückhaltlose Zustimmung nach dem Osten gemeldet wurde, bog Dordrecht der Entscheidung aus, weil es die Interessen seiner baltischen Kaufleute nicht verletzen wollte. Sollten diese nicht etwa für Überfahrt und Waren-

transport sich der Schiffe bedient haben, die von den Friesen des Waterlandes geführt wurden? Amsterdam verdankt sein Emporkommen und seine Anteilnahme an der Ostseefahrt nicht zum wenigsten den geborenen Seeleuten jenseits des Ij; die Annahme liegt nahe, daß auch die ältere Hauptstadt Hollands sich diese Talente nutzbar machte. Es ist unwahrscheinlich, daß die Ostfahrer Dordrechts im 13. Jahrhundert von ihrer Stadt aus Maas abwärts und dann an der gefährlichen, hafendarmen Westküste Hollands nach dem Osten gesegelt sind. Allem, was wir von der Schifffahrt jener Zeit in den Niederlanden wissen, entspricht viel eher die Vermutung, daß sie auf den Binnengewässern sich an die Südersee begaben und von hier aus die Ausreise antraten. Im südwestlichen Winkel der Südersee, wo das junge Amsterdam sich erhob, kamen sie mit den friesischen Seefahrern in Kontakt. Daß Dordrechts Kaufmannschaft — wie die flandrische — auf ihren Schiffen nach Gotland verfrachtete, war für die Städte des »Deutschen Kaufmanns« vielleicht ein Grund mehr, rigoros gegen die Friesen vorzugehen. Denn die friesische Kauffahrt ist nur dann für die Deutschen wirklich gefährlich geworden, sobald leistungsfähige Handelsstädte und Kaufleute hinter ihr standen.

Wie man sich zu diesen Einzelfragen und zu unseren Folgerungen stellen mag, der allgemeine Zusammenhang der Dinge steht fest. Städte mit sächsischer Bevölkerung, die aber selbst nicht ihre gleiche Abstammung, sondern die Zugehörigkeit ihrer Kaufmannschaft zu den Reichskaufleuten als einigendes Band betonen, halten sich für befugt, den Seeverkehr nichtdeutscher Seefahrer auf Nord- und Ostsee zu limitieren. Sie verbieten ihn nicht schlechthin, aber sie grenzen Zonen ab, die nicht überschritten werden dürfen. Die Beschränkungen unterscheiden sich noch wesentlich voneinander, und es darf nicht übersehen werden, daß den Goten die Westsee ganz und gar als *mare clausum* gelten soll, während den Friesen und Flandern nur eine Route innerhalb der baltischen Gewässer, nämlich die Gotlandsfahrt, untersagt wird¹. Die friesische Kornfahrt wird nicht getroffen², sondern nur

¹ S. oben S. 185.

² Hier sei auf die interessante Eintragung in das älteste Stralsunder Stadtbuch 1270—1310, hrsg. von F. Fabricius, Berlin 1872, III, Nr. 204, hingewiesen: *Consules et universitas civitatis Stral[essundensis] communi*

Teilnahme am west-östlichen Zwischenhandel über Gotland. Mit den späteren Sundsperrern hat also die Aktion aus der Zeit von 1280 nichts zu tun. Jene Sundfahrtverbote sperren zwar die ganze Ostsee, aber nur zeitweilig; diese Prohibitivmaßregeln wollen den Fremden nur einen Verkehrsweg, aber dauernd verschließen. Da der overijsselschen Anregung, die Engländer von der Ostsee fernzuhalten, wohl kaum Folge geleistet ist, so kann man nicht sagen, daß Lübeck die Ostsee als geschlossenes Meer im weiten Sinne des Worts behandelte, und so ist es auch in der Folgezeit geblieben. Beachtenswert ist auch, daß sich der deutsche Angriff gerade gegen die Schifffahrt richtet. Selbstverständlich haben wir nicht an reine Frachtfahrt zu denken; die Bestimmung zeigt vielmehr, wie eng Seefahrt und Seehandel noch verbunden sind. Wer die »Fahrt« bekämpfte, traf auch den Handel. So ist denn die »Fahrt« das Kampfobjekt in den meisten Machtkämpfen auf der Ostsee. Schließlich drängt sich noch eine andere Betrachtung auf. Den Anspruch, Meeresteile diesem zu sperren, jenem zu öffnen kann nur durchführen, wer sich die Kraft zutraut, die Ausführung der Bestimmungen zu überwachen. Voraussetzung ist also die Ausübung einer gewissen Seegewalt. Daß sie angestrebt wurde, zeigen die Bündnisse Lübecks von 1280 und 1282, die den Seefrieden für die ganze damals befahrene Ostsee garantieren. Befriedung der See ist diejenige Erscheinungsform des imperium maris, die Handelsmächten wie Lübeck, die ihre Politik ganz den Erfordernissen des Verkehrs anpassen müssen, ohne sich auf großen Land-

consilio arbitrati sunt, quod nunquam de cetero accipiant aliquem in concivem, qui est de Stoveren vel de Campe vel aliquem Fresonem. Arbitratum anno domini 1282 in vigilia decollacionis baptiste (Aug. 28). Der Beschluß zeigt, wie man sich gegen ein etwaiges kaufmännisches Überhandnehmen der »Niederländer«, einerlei ob Overysseleer oder Friesen, Stadtbürger oder Leute vom platten Lande, wehrt, indem man den Erwerb des Bürgerrechts mit seinen kommerziellen Vorteilen unmöglich macht. Christian Reuter, Ostseehandel und Landwirtschaft im 16. und 17. Jahrhundert, Berlin 1912, S. 5, macht auf die Stralsunder Notiz aufmerksam, geht aber viel zu weit, wenn er die Maßnahme mit dem Wunsche motiviert, »diese lästigen Konkurrenten vom Ostseehandel auszuschließen«. Hoffentlich werden die Ausführungen im Text dazu beitragen, daß endlich die unhaltbare »Ausschließungstheorie« endgültig aufgegeben wird.

besitz oder auf beherrschende Punkte an den Küsten des Meeresbeckens stützen zu können, am ehesten ansteht. Der Seefrieden, wie ihn Lübeck verstand, hat aber keineswegs kommerzielle Gleichberechtigung aller Seefahrenden zur Folge, sondern dient der Aufrechterhaltung des Handelssystems Lübecks und des deutschen Kaufmanns. Theoretisch begründet wird das Bestreben mit dem Hinweis auf *jura nostra antiqua*. Diesen »alten Rechten« liegen die besonderen Verhältnisse der deutschen Gotlandsfahrer zugrunde. Es sind keine positiven Rechtssätze, sondern als Rechte und Vorrechte umgedeutete kommerzielle Gepflogenheiten. Die deutsche Gotlandfahrt vermittelte den ost-westlichen Handel, setzte somit Befahrung der Nordsee und der baltischen Gewässer voraus. Aus dieser Tatsache leiten die Interessenten das Recht auf ausschließliche Nutzung des Verkehrs in beiden Meeren durch die Kaufleute des Römischen Reichs ab. Indem sie etwas Neues schaffen, d. h. die maritime Betätigung auf Grund des bisherigen Zustands rechtlich fixieren und dadurch die Bewegungsfreiheit der Fremden einschränken, geben sie doch nur vor, die alten Gerechtsame zu hüten. So zeigt sich denn der konservative Zug, den die Städte so gern für ihre Politik in Anspruch nehmen, schon in jener frühen Zeit, als sie noch eifrig dabei waren, das Gebäude ihrer jungen Macht und Geltung aufzuführen.

IV.

Das Bremer Brauereigewerbe.

Von

Karl Hoyer.

Einleitung.

Blüte der Bremer Brauerei und Ursachen ihres Rückganges.

Die Blütezeit des Bremer Brauereigewerbes fällt in das 13. und in die erste Hälfte des 14. Jahrhunderts. Damals war es ein wichtiges, großes Exportgewerbe, dessen Hauptabsatzgebiet die Niederlande waren. Seinen Ausgang wird es von der Bierbereitung für den Hausbedarf genommen haben, die in Bremen wie überall da, wo der Weinbau fehlte, seit alter Zeit zweifellos heimisch war. Unter den Einkünften des Domkapitels um 1200 findet sich die Notiz, daß die Brüder an den Jahrestagen von 19 Bischöfen ein bzw. zwei Kufen Bier erhalten sollten¹. Auch die Malzlieferungen der Meierhöfe des Willehadikapitels um 1230 weisen auf die Bierproduktion in Bremen hin². Von Wirtshäusern hören wir zuerst in den Gerhardischen Reversalen (1246), nach denen der Erzbischof Abgaben von den Ämtern und Tabernen erhielt³. Wichtiger aber als der städtische Absatz war damals die Sicherung der Ausfuhr. Leider sind die Nachrichten über die Blütezeit des Bremer Bierexports nur spärlich. Vielfach wird auch unter der Bezeichnung »fremdes« und »hansisches Bier« das Bremer Erzeugnis zu verstehen sein.

Die Kenntnis von einer frühen Blüte des Bremer Bierhandels verdanken wir in der Hauptsache der Chronik von Rynesberch

¹ Brem. Urkundenbuch 1, Nr. 87 u. 160.

² Br. U. 1, Nr. 161.

³ Br. U. 1, Nr. 234.

und Schene. Sie unterrichtet uns auch über die Ursachen des Rückgangs. Zum Jahre 1307 bemerkt sie, bisher habe der Handel mit Bremer Bier geblüht. Das Bremer Stadtre Regiment habe es jedoch nicht verstanden, die Verschlechterung des Bieres zu verhindern. Vor allem habe der Haferzusatz der Güte des Bieres stark Eintrag getan. So sei es gekommen, daß Hamburger und Wismarer Bier an seine Stelle getreten sei. An einer späteren Stelle (1374) macht die Chronik dann den Hamburgern den Vorwurf, daß sie das Bremer Erzeugnis mit unlauteren Mitteln von seinem alten Absatzgebiet verdrängt hätten, indem sie ihr Bier für Bremer ausgegeben hätten; dabei wird allerdings auch erwähnt, daß das Hamburger Bier um diese Zeit besser geworden sei. Darin wird auch der Hauptgrund des größeren Absatzes gelegen haben. Es lag ja nahe, daß man den eigenen Rückgang und den Sieg des schärfsten Konkurrenten nicht seiner Tüchtigkeit zuschreiben wollte¹.

Von einer zunftmäßigen Organisation der Bremer Brauer erfahren wir nichts; vielleicht ist die mangelnde Zusammenfassung auch eine Ursache des Niederganges gewesen. Eine Zunft hätte eher der Verschlechterung des hergestellten Produkts entgegen treten können. Hinderlich für die Organisierung war die eigentümliche Mittelstellung der Brauer zwischen Handwerkern und Kaufleuten, die auch in Bremen vorhanden war, und die auch der Lübecker Brauerei Schwierigkeiten bereitete, als sie sich organisieren wollte².

Seit der Mitte des 14. Jahrhunderts war das Bremer Brauergewerbe in einer Umbildung begriffen. Es entwickelte sich zu einem Stadtgewerbe, dessen Hauptabsatz in der Stadt und den umliegenden Territorien beruhte. Die Ausfuhr zur See trat immer weiter in den Hintergrund.

¹ Lappenberg, Geschichtsquellen des Erzstifts u. der Stadt Bremen, S. 85 u. 118.

² Stieda, Studien zur Gewerbe-geschichte Lübecks. 4. Bierbrauer. Mitt. d. V. f. Lüb. Gesch. u. Altertumsk. 1887, 3. Heft, S. 40.

Das Stadtgewerbe.

Erstes Kapitel.

Die Organisation.

1. Die Bildung der Sozietät.

War das Brauereigewerbe der älteren Zeit — vielleicht zu seinem Schaden — ohne den Zwang einer Organisation ausgekommen, so trat darin jetzt allmählich eine Änderung ein. Noch 1428 und 1433 hielt man besondere Verordnungen für die Brauer nicht für nötig¹. Die Kundigen Rollen dieser Jahre verzeichnen nur das Verbot der Vereinigung von Bäckerei und Brauerei in der Hand eines einzelnen oder einer Gesellschaft, ein allgemein mittelalterlicher Grundsatz². Seit der Mitte des 15. Jahrhunderts aber finden sich genauere Bestimmungen. Noch halten sie sich im Rahmen der Kundigen Rolle, doch der Anfang für eine eingehende Regelung ist gemacht. Die Beziehung der Bestimmungen auf die beim Exportrückgang gemachten schlimmen Erfahrungen ist augenfällig. Diese in der Kundigen Rolle von 1450 geordneten wichtigen Fragen beziehen sich hauptsächlich auf die Materialzusammensetzung der Braue (erlaubter Haferzusatz), die Einfuhr fremden Bieres (Bedrohung durch die Konkurrenz selbst am Produktionsort) und den Vertrieb des Bieres (städtischer Absatz)³. Diese Bestimmungen waren die Vorboten der nun beginnenden Organisation des Gewerbes. Zur Wahrung ihrer Interessen und zur Durchführung der Satzungen bedurften die Brauer der Führer 1489 werden die Elterleute zuerst erwähnt. Eine Reihe wichtiger Befugnisse stand ihnen sogleich zu. Von der Gesamtheit der Brauer gewählt, hatten die beiden Elterleute die Durchführung der auf die Brauer bezüglichen Artikel der Kundigen Rolle zu überwachen. Sie hatten das jährliche Einschreiben in das Akzisebuch von denjenigen, die im folgenden Jahre brauen wollten, zu kontrollieren. Sie durften die Brauer einzeln oder zusammen bei 4 Groten Strafe

¹ G. Oelrichs, Vollständige Sammlung alter u. neuer Gesetzbücher der kaiserlichen und des heiligen römischen Reiches freien Stadt Bremen 1771, S. 332 ff. u. 478 ff.

² Schon die Antiqua de anno 1303 s. Oelrichs a. a. O.

³ Oelrichs, S. 717 ff.

vor sich bescheiden. Wer sich weigerte, zu bezahlen, wurde mit 3 Mark gebüßt¹.

Diese anfangs so allgemein gehaltenen Befugnisse wurden bald auf mannigfache Gebiete bezogen. Die Macht der Sozietät wuchs gewaltig; so ist es erklärlich, daß der Rat ihr von sich aus Inspektoren beordnete; wann das geschah, ist nicht zu ersehen.

Jährlich am Sonnabend vor Lätare versammelte sich die Sozietät auf dem Schütting². Die Kundige Rolle wurde verlesen, und die Elterleute trugen dem Rate die Beschwerden der Brauer vor. Da die Protokolle dieser Zusammenkünfte aus dem 17. und 18. Jahrhundert in großer Zahl vorhanden sind, so wissen wir ziemlich genau, worauf die Sozietätsleitung ihr Augenmerk richtete, und wie sie die Interessen der Mitglieder vertrat.

Elterleute und Sozietätsmitglieder hatten sich nach den Ordnungen zu richten. Besondere Satzungen neben der Kundigen Rolle gab es schon 1489. Es heißt da nämlich: »Mit dem bruwerke scal men holden na lude der satte, de up dem rathuse gescreven und angeslagen.«³ Die eingehenden Ausführungsbestimmungen hingen also im Rathause aus. In ihnen haben wir den Niederschlag der von den Zeitumständen beeinflussten Wünsche der Brauer, während die Kundige Rolle bis ins 19. Jahrhundert hinein im ganzen unverändert blieb. Eine besondere Rolle spielen diese Ordnungen in den 40er Jahren des 18. Jahrhunderts bei einem Streite zwischen Elterleuten und Sozietätsmitgliedern. Aber hierin lag nur der Anlaß, sich näher mit den Ordnungen zu befassen. Die Ursache lag tiefer. Wieder einmal war ein merklicher Rückgang des Bremer Brauwerks zu konstatieren gewesen, und wieder erwartete man von einer scharfen Durchführung der Bestimmungen die Heilung von den Schäden. 1741 wurde die aus 35 Artikeln bestehende Brauordnung in 19 zusammengezogen. Aber die Elterleute gingen dabei eigenmächtig vor; besonders war es der jüngste Eltermann Reinier Smidt, der die Führung der Sozietät an sich gerissen hatte. Er erreichte sogar eine Bestätigung der neuen Ordnung durch den Senat. Sofort erfolgte eine Beschwerde von

¹ Ebendort, S. 636 ff. Die Elterleute bekamen ein Drittel, der Rat zwei Drittel.

² Zuerst erwähnt 1625 Bremer Staatsarchiv P. 6 a 9 c 3 b 4, S. 30.

³ Oelrichs a. a. O., § 167.

29 Brauern¹. Diese verfaßten einen Protest, den sie den Elterleuten durch den kaiserlichen Notar Brüggemann zustellen lassen wollten. Doch zur Überreichung kam es nicht. Smidt ließ den Notar überhaupt nicht zu Worte kommen; der andere Eltermann Hildebrand fertigte ihn mit Hinweis auf die Bestätigung des Senats kurz ab. Doch setzte 1742 die Sozietät die gewünschten Zusätze und Änderungen im großen und ganzen durch. Diese wirkten hauptsächlich dem überragenden Einfluß der Sozietätsleitung bei den Verhandlungen entgegen und bezweckten eine stärkere Heranziehung der Mitglieder bei Beratung und Abstimmung². Die Befugnisse der Elterleute und die Geschäftsordnung wurden nun genau geregelt. Für das Fernbleiben von der Beratung ohne triftigen Grund sollten beim ersten Mal 24 Grote, beim zweiten das Doppelte als Strafe gezahlt werden. Erschienen weniger als 20 Mitglieder, so mußte die Beschlußfassung zweimal ausgesetzt werden, die Entschließungen der dritten Versammlung waren unter allen Umständen auch für die Nichterschienenen maßgebend. Es sollte ordnungsmäßig abgestimmt, nicht wie früher durcheinandergeschrien werden; jede Störung sollte mit 2 Rt. geahndet werden. Ohne Wissen der Mitglieder durften die Elterleute nun dem Senat keine Vorstellungen in Sachen der Brauerei und Krügerei machen. Ein Sekretär oder Notar sollte Protokoll führen, von dem jeder gegen eine bestimmte Gebühr eine Kopie erhalten konnte. Die Straf-gelder sollten zur Hälfte in die Brauerkasse fließen, über die die Elterleute jährlich vor vier Deputierten Rechenschaft abzulegen hatten. Von der anderen Hälfte bekamen die Elterleute ein Drittel, die Inspektoren zwei Drittel³. Der Bierpreis sollte gemeinsam von Elterleuten und Inspektoren festgesetzt werden, ebenso inwieweit Geschenke und Auf tonnen (Rabatt) an die Krüger zulässig seien. Auf die letzten Bestimmungen wird unten noch näher einzugehen sein.

¹ S. 2 y 1, wohl die Mehrzahl der Sozietätsmitglieder, s. u.

² S. 2 y 6. Schon 1688 wird über den schlechten Besuch der Versammlungen geklagt. Die Höhe der Strafe wechselte: (S. 2 y 6 u. 8) 1700 u. 1760 8 Gr., (S. 2 y 1) 1722 24 Gr., 1744 sollte diese Strafe nur erhoben werden, wenn weniger als 20 Brauer erschienen. 1751 1 Rt., aber es sollte an demselben Tage daran erinnert werden.

³ Richteten sich die Vertreter der Sozietät nicht nach diesen Bestimmungen, so fiel ihr Teil den Armen zu (S. 2 y 1).

Die Brauer behaupteten nun stets, sie seien bestrebt, den Ordnungen nachzuleben; aber sie taten das ebensowenig, wie sie sich entschließen konnten, die Mehrheitsbeschlüsse der Sozietät selbst zu respektieren. Bezeichnend ist die Beschwerde eines Teils der Brauer aus dem Jahre 1770, der sich weigerte, die Prozeßkosten zu zahlen mit der naiven Begründung, nur wenige hätten ein Interesse daran gehabt; aber es half ihnen nichts, da ein Mehrheitsbeschluß vorlag¹. Die Brauer beteiligten sich eben nur zum kleinen Teil an den Beratungen (trotz der Verordnung von 1742), die über ihr Wohl und Wehe entschieden, und die untätige Mehrzahl war dann erstaunt, wenn sie sich den ihr nicht genehmen Beschlüssen einer Minderheit fügen mußte.

Die Kundige Rolle und die Ordnungen von 1736, 1739, 1742 und 1744 blieben bis zur Aufhebung der Sozietät im Jahre 1861 für die Brauer verbindlich².

Das Brauen ist im Beginn städtischer Entwicklung ein Recht, das nur Bürgern zusteht; auch in Bremen wird es als ein im Bürgerrecht einbegriffenes Recht aufzufassen sein³. Der allgemeinen gewerblichen Entwicklungstendenz folgend verengt sich auch hier der Kreis der Berechtigten. Es ist daher ein wichtiger Schritt in der Organisierung der Brauer, als die Abgrenzung ihres Standes von den übrigen Bürgern erfolgt. 1489 war nur das Einschreiben in das Akzisebuch und die Erlegung einer Abgabe von wenigstens 4 Brau erforderlich, um Brauer zu sein⁴. Der Kreis der zu den Brauern Gehörenden muß aber bald enger umrissen worden sein, denn 1561 ist schon von einem Vorzug für denjenigen, der eine Brauerswitwe heiratet, die Rede; er braucht ein geringeres Aufnahmegeld zu bezahlen⁵. Es war also eine Gebühr für die Aufnahme unter die Brauer bereits eingeführt. 1587 galten sie offiziell als Stand, sie gehörten nach der Ordnung eines ehrbaren Rates zum zweiten von vieren. Die Überlieferung der geforderten Beträge ist sehr verworren. Ich übergehe daher Einzelheiten und führe nur das allgemeine Ergebnis an. Wer Brauer werden wollte,

¹ S. 2 y 25 k.

² S. 2 y 1.

³ So auch in Oldenburg, das rechtlich von Bremen abhängig ist.

⁴ Oelrichs a. a. O.

⁵ 1695 S. 2 y 3.

mußte einen doppelten Betrag entrichten, der eine floß in die Brauerkasse, den anderen bekam die Stadt; ersterer hatte die Aufnahme in die Sozietät, letzterer die Erteilung der Braufreiheit zur Folge. Bei beiden Geldleistungen richtete sich die Höhe danach, ob es sich um einen Außenstehenden oder um Brauerssöhne und Männer von Brauerswitwen und Töchtern handelte. Wer eine Brauerstochter heiratete, konnte aber nur dann auf eine Ermäßigung des Aufnahmegeldes rechnen, wenn er keine neue Brauerei anfang, sondern nur das Geschäft seines Schwiegervaters fortsetzte¹. Die Sozietät suchte eine Erhöhung der Beträge durchzusetzen, man wollte eine Steigerung auf 300, ja auf 1000 Rt. für Außenstehende erreichen². Hierdurch wollte man ein Überhandnehmen der Brauer verhüten, aber auch das Eindringen der ärmeren Klassen der Bevölkerung sollte verhindert werden. Auch in den Erleichterungen, die den Verwandten der Brauer gewährt wurden, liegt eine abschließende Tendenz. Erst mit der Aufnahme in die Sozietät bekam der Betreffende das Recht zu brauen³.

2. Die Gegensätze.

Durch die Ordnungen und Aufnahmebedingungen entwickelte sich die Sozietät unter Führung der Elterleute zu einer verhältnismäßig geschlossenen Körperschaft. Wenn die aus dieser Zusammenfassung erwarteten Vorteile ausblieben, so war ein Hauptgrund dafür die Uneinigkeit der Brauer.

Verhängnisvoll wurde für die Entwicklung der Sozietät der Gegensatz, der in ihrer Mitte bestand: Großbrauer und Kleinbrauer standen sich gegenüber. Das Mittelalter und die beginnende Neuzeit hatten den Grundsatz der Nahrung als leitend anerkannt; der schon vorhandene Gegensatz der Interessen war damals nicht zum Ausbruch gekommen, aber der sich entwickelnde Konkurrenz-

¹ S. 2 y 3, 1640, 1723, 1737, S. 2 y 6, 1686. Der Betrag für die Stadt scheint 266 Rt. 48 Gr. bzw. die Hälfte, der für die Kasse 100 Rt. bzw. 25 Rt. betragen zu haben.

² S. 2 y 3 u. 6, 1766 u. 1768.

³ In der Zeit von 1720—40 wird wiederholt die Aufnahmegebühr ermäßigt, S. 2 y 13 u. 23 a 2. In der Neustadt war die Errichtung einer Brauerei überhaupt verboten, 1691, 1722 S. 2 y 2, 1741 S. 2 y 1. Noch 1824 wird auf Wunsch der Sozietät die Errichtung einer neuen Brauerei verboten, P. 6 a 9 c 3 b 77, S. 527, 599.

kampf enthüllte die Verschiedenheit immer deutlicher. Der natürliche Gegensatz zwischen den Wünschen des kapitalkräftigen Teils der Sozietät und denen der finanziell Schwächeren kam zur scharfen Ausprägung. Einst war auch die Reibungsfläche nicht so groß gewesen. Die reicheren Brauer hatten das Ausfuhrgeschäft als gewinnbringender vorgezogen, während die ärmeren Genossen im städtischen Vertrieb ihres Produktes ihren Unterhalt fanden; man behelligte sich gegenseitig nicht, wenn auch eine scharfe Scheidung zwischen beiden Berufen nicht vorhanden war. Aber der Export ging zurück und mancher Großbrauer war nun auf den Absatz in Stadt und Umgebung stärker angewiesen als früher; damit verschlechterte er natürlich die Lage derjenigen seiner Gewerbegenossen, die bisher dieses Gebiet versorgten. Je mehr sich dann die Lage der Bremer Brauer in bezug auf ihren auswärtigen Absatz verschlechterte, um so empfindlicher mußte sich der Gegensatz in der Sozietät geltend machen¹. Zwar gab es eine ziemlich bedeutende Schicht mittlerer Brauer, die im Wesentlichen konstant geblieben zu sein scheint, aber entscheidend für das Gewerbe war doch das Verhältnis der ganz großen und der ganz kleinen Brauer zur Zahl der Sozietätsmitglieder. Blüte und Verfall finden hierin einen deutlichen Ausdruck. Einer Aufwärtsbewegung entspricht das Vorhandensein einer größeren Zahl von Großbauern, einer Abwärtsbewegung ein Anwachsen der Kleinbrauer². Die Leitung der Sozietät geschah auch nicht durch die Großbrauer; das wäre wohl mit ihrer Pflicht, die kleinen Brauer zu schützen, nicht in Einklang zu bringen gewesen. Die Pflege des engeren zünftlerischen Interesses, das auf die Erhaltung des Einzelnen den Hauptwert legte, bewirkte ein Zurückhalten der großen Produzenten. Das Festhalten am Standpunkte der mittelalterlichen Zunft erwies sich auf die Dauer als verhängnisvoll³.

¹ 1692 in der Beschwerde der Brauer vor dem Ostertore klingt der Gegensatz stark an, S. 2 y 23 d.

² Der Niedergang (1771 u. 1784) wird jedesmal eingeleitet durch das völlige Fehlen der Brauer, die über 100 Braue im Jahre herstellen.

³ Die Konsumtionstabellen von 1767—86, die die Anzahl der Braue jedes Brauers enthalten, ergeben das Geschilderte für ihre Zeit mit großer Deutlichkeit; man wird ähnliche Zustände ohne weiteres auch für die vorhergehende Zeit annehmen dürfen. Näheres s. u.

An Versuchen, eine Art Großbetrieb zu entwickeln, fehlte es seit dem Beginne des 17. Jahrhunderts nicht. Man suchte die Zahl der jährlich erlaubten Braue zu steigern. Die Kundige Rolle von 1450 erlaubt nur 28 Braue nach dem Tage, da man singt: »daz Linier«¹. 1610 waren 36 Braue zugelassen, aber man bat um eine Erhöhung². Bald darauf scheinen 52 gestattet worden zu sein. Etwa von 1636—55 tobt der Streit, ob mehr als 52 Braue erlaubt seien. 1655 legen die Kleinbrauer eine Liste vor, in der sie 20 Mitglieder der Sozietät namhaft machen, die mehr als 52 Braue hergestellt haben³. Die Großbrauer hielten sich für berechtigt dazu gegen die ordnungsmäßige Erlegung der Akzise, die für jeden Brau über 52 doppelt so hoch war⁴. Sie setzten ihre Wünsche durch, aber auch die Stadt erreichte durch die erhöhte Abgabe einen Vorteil. Auf die Entwicklung des Gewerbes wirkte die Belastung natürlich hemmend. Insofern freilich kam die Stadt den Brauern entgegen, indem sie denen, die gerade durch Erbgang oder Kauf zu diesem Berufe gekommen waren, die doppelte Akzise erließ, wenn der Vorgänger schon ausgebraut hatte⁵. Ein Zugeständnis an die kleinen Brauer war es, wenn man erlaubte, daß derjenige, der nicht ausgebraut hatte, noch drei Braue zu einfacher Akzise auf das nächste Jahr übernehmen durfte⁶.

Auch die Zahl der für den Brau vorgeschriebenen Scheffel Malz stieg; 1450 waren es nur 16—25⁷, 1640 schon 36⁸. Die Säcke waren gelötet (auf ihre Größe geprüft). Der Zwang der Säckekontrolle war den Brauern sehr unbequem; 1656 erreichten sie dann, daß die gelöteten Säcke in Wegfall kamen; dafür verstanden sie sich freiwillig zu einer Erhöhung der Scheffelzahl

¹ Oelrichs, § 120 (Tag d. Linus?).

² S. 2 y 22 a 2.

³ S. 2 y 10, höchste Überschreitung 64, niedrigste 1.

⁴ Man wird annehmen müssen, daß die doppelte Akzise schon länger, in diesem Falle stillschweigend, gezahlt war. Näheres über Belastung s. u. Kap. 5.

⁵ Oft erwähnt, so: 1704, 1720, 1721, 1722, 1729, 1730, 1731, 1738, 1759 S. 2 y 22 a 1.

⁶ 1716 u. 1741 S. 2 y 1. Eine weitergehende Übertragung wird als technisch schwer durchführbar 1716 abgelehnt.

⁷ Oelrichs a. a. O., § 120.

⁸ S. 2 y 22 a 1.

auf 45¹. Aus finanzpolitischen Gesichtspunkten heraus unterstützte die Stadt auch bis zu einem gewissen Grade das Erhöhen der Brauzahl, 1640 nämlich wurde versichert, daß es bei den Brauen über 52 mit der Scheffelzahl nicht so genau genommen werden solle².

Aber auch nach außen hin fehlte es nicht an Reibungen. Der natürliche Feind des zünftlerischen Standpunktes war die Kaufmannschaft. Diese sah den Bremer Handel auf das schwerste geschädigt durch die Aufrechterhaltung des Stapelrechtes, wie sie von der Sozietät mit immer gleichem Nachdruck gefordert wurde. Dieses Recht, nach dem keine Waren an der Stadt vorbeigeführt werden durften, ohne zum Verkaufe ausgetrieben zu sein, war im 17. und 18. Jahrhundert kaum mehr durchführbar. Aber die Brauer bestanden darauf, da für sie davon die ausreichende Versorgung mit Gerste, Hopfen, Brenn- und Tonnenholz abhängig war³. Die Elterleute hinderten oft mit Erfolg die Ausfuhr⁴; Eingaben dagegen beim Senat konnten nur dann auf Zustimmung rechnen, wenn das Korn für die Bereitung zu Malz unbrauchbar oder schon eine genügende Menge vorhanden war⁵. Auf wiederholte Beschwerden der Kaufleute versprach man 1766 Abhilfe⁶; im folgenden Jahre kam man ihnen etwas entgegen aus Furcht, der Gerstehandel könnte sich bei diesen Unbequemlichkeiten nach Hamburg ziehen. Den Brauern sollte nun die Gerste zuerst zum Marktpreise angeboten werden; der beeidigte Kornmakler⁷ sollte

¹ 1639 wird über die verschiedene Größe der Malzsäcke geklagt (S. 2 y 17 b). 1640 sollte nur bei Verdacht nachgeprüft werden. 1649 endlich wird die jährliche Kontrolle der Elterleute verfügt (S. 2 y 17 a).

² S. 2 y 22 a 1.

³ Die völlige Unterbindung der Durchfuhr zu Schiff wird 1739 als äußerst schwierig bezeichnet (S. 2 y 1). Man hatte schon lange vorher Mühe, den heimlichen Handel zu unterbinden (1624, S. 2 y 16 b, 1695, S. 2 y 6). — Die Ausfuhr von Malz war bis Ende 1698 erlaubt (S. 2 y 17 c). 1724 war sogar die Ausfuhr von Kiem und Trebern verboten (S. 2 y 17 d).

⁴ 1626, 1651, 1699, 1715, 1749, 1767, 1770, 1791, S. 2 y 16 a.

⁵ 1621, P. 6 a 9 c 3 b 1 S. 768 u. 1624, b 3 S. 28, 1656, 1715, S. 2 y 16 a, 1744, S. 2 y 1.

⁶ Schon 1684 hatte der Rat der Sozietät Vorstellung getan, daß ein absolutes Verbot der Gerstendurchfuhr den Handel zu sehr schädigen werde (S. 2 y 16 a).

⁷ Dieser durfte selbst keinen Kornhandel treiben, auch nicht malzen.

darauf dem Bürgermeister den noch vorhandenen Rest anzeigen, und diesem stand es dann zu, die Ausfuhr freizugeben. Die Brauer fühlten sich beeinträchtigt, und auch die Kaufleute waren keineswegs zufrieden, da sie durch die Notwendigkeit des Anbietens kostbare Zeit verloren¹.

Auch das Verhältnis zum Stadtre Regiment war nicht immer gut. 1681 fühlten sich die Brauer durch eine Verordnung des Senats, die unter anderem die Einschränkung des Luxus auf den Hochzeiten und den sonntäglichen Torschluß zum Gegenstande hatten, beeinträchtigt. Es kam zum Prozeß; 1688 gab der Senat nach². Aber dieses Vorgehen der Sozietät hatte noch ein tragikomisches Nachspiel. 1692 stellt sich nämlich heraus, daß ein großer Teil der Brauer sich weigerte, die Prozeßkosten zu bezahlen. Nun mußte die Sozietät die Stadtre gierung bitten, ihre Mitglieder zu zwingen, daß sie 12 Gr. Aufschlag auf jeden Brau zur Deckung der Kosten bezahlten. Man scheint ziemlich lange daran zu tun gehabt zu haben, denn 1696 und 99 ist abermals davon die Rede³. Auch 1763 hatte man einen Konflikt. Diesmal handelte es sich um die Frage, ob die Sozietät und der regierende Bürgermeister ohne die Zustimmung des Senates bindende Beschlüsse fassen könnten. Das Kammergericht wies die Klage der Brauer ab. Auch diesmal hatte es mit der Bezahlung der Kosten Schwierigkeiten⁴.

Zweites Kapitel.

Das fremde Bier.

1. Die allgemeine Entwicklung.

Erst nach einer bedeutenden Einbuße an Absatzgebiet hatten sich die Brauer zu einer Sozietät zusammengefunden, die, wie wir sahen, keineswegs ein harmonisches Gebilde darstellte, sondern reich an Gegensätzen im Innern und nach Außen war. Immerhin konnte man sich nun besser zur Wehr setzen, und das sollte bald nötig sein. Denn es blieb nicht bei der auswärtigen Verdrängung des Bremer Bieres; auch an seinem Produktionsort war es dem

¹ S. 2 y, S. 2 y 16 a u. b.

² S. 2 y.

³ S. 2 y, S. 2 y 22 b, P. 6 a 9 c 3 b 18.

⁴ S. 2 y 25 k, S. 2 y 21 c.

Angriff durch die fremden Erzeugnisse ausgesetzt. Der schlimmste Feind war zunächst das Hamburger Bier, das ja auch den Hauptgewinn aus dem Rückgang der Bremer Bierausfuhr gezogen hatte. Aber in ihrer Stadt standen den Brauern ganz andere Mittel zur Abwehr zur Verfügung als auf den auswärtigen Absatzplätzen. Sie hatten solange Erfolg damit, als das Zutrauen zur Güte und Preiswürdigkeit des von ihnen hergestellten Bieres noch nicht erschüttert war. Dann hatten sie auch schließlich keinen Rückhalt am Rate mehr, der 1645 erklärte, die Brauer sollten nicht mehr als 3—4 Rt. für ihr Erzeugnis nehmen und besseres Bier brauen, dann erledige sich die Klage über den steigenden Verbrauch fremden Biers in der Stadt von selbst¹. Mittel zur Abwehr waren die Erhebung von Abgaben bei der Einfuhr, die Erlaubniseinholung beim Rat, die Beschränkung des Vertriebs auf besonders privilegierte Ausschänke und die Androhung hoher Strafe bei Übertretung der Verordnungen.

Die in Bremen beliebten auswärtigen Biersorten wechselten im Laufe der Zeit. Im 15. und 16. Jahrhundert war es das Hamburger Bier, dazu kam im 16. Jahrhundert das Einbecker und Wismarer Bier; seit der Mitte des 17. Jahrhundert war die Nachfrage nach Mindener und bei Beginn des 18. Jahrhundert die nach Hoyaer und Broyhan groß. Im Laufe des 18. Jahrhunderts machte sich mehr und mehr die Konkurrenz der Brauereien geltend, die in der Nähe Bremens, aber nicht auf Bremer Gebiet lagen. Zugleich wurde der Absatz des Bremer Biers in den angrenzenden Territorien durch hohe Abgaben fast unmöglich gemacht. Die Umgebung lernte allmählich ein trinkbares, preiswürdiges Bier herstellen².

Sobald sie einigermaßen imstande war, ihren Bedarf durch eigene Produktion zu decken, suchte sie das Bremer Bier auf alle Art auszuschalten. Haben wir 1584 noch eine Beschwerde des Rates an den Prinzen von Oranien wegen der hohen Belastung des Bremer Biers in Holland³, so hören wir seit dem Anfang des 17. Jahrhunderts gemäß dem Gange der ganzen Entwicklung wesentlich von der näheren Umgebung. Zuerst handelt es sich um

¹ S. 2 y 21 e.

² Kohl, Der Bremer Ratskeller.

³ S. 2 y 22 c.

Verbote, später um hohe Abgaben. 1618 wurde das Bremer Bier in Verden¹, 1628 in Oldenburg² und 1646 in Rotenburg³ verboten. 1680 findet sich eine allgemeine Klage über die ungünstige Lage des Bremer Bierhandels in der Umgebung⁴. Der Rat sucht wiederholt durch Einspruch die Aufhebung der Verbote zu erreichen; wohl mit Erfolg, denn von nun an ist nur noch von den hohen Abgaben die Rede. Besonders war es das schwedische, später hannoversche Erzstift Bremen, mit dem man im Streite lag⁵. Auch das Hamburger Bier wurde von diesen Verhältnissen berührt. So entschlossen sich die beiden Hansestädte 1707/08 zu einer gemeinsamen Aktion in Stade, um eine Ermäßigung der Abgaben herbeizuführen⁶.

2. Die Entwicklung im einzelnen.

Schon die Kundige Rolle von 1450 befaßt sich mit der Regelung der Einfuhr fremden Getränks. Einbecker und Gheismer (Wismarer?) Bier wurde gegen die Zahlung von $\frac{1}{2}$ Mark Akzise und 4 Groten Bodengeld sowie Anzeige beim Rat zugelassen. Wer diesen Bestimmungen nicht nachkam, sollte 10 Mark Buße erlegen⁷. 1489 wird die Einfuhr von Hamburger Bier bei derselben Strafe verboten; später hinzugesetzt ist die Verschärfung, daß der Übertreter auf ein halbes Jahr verbannt werden solle. Danach war es wohl ein Geschäft, das gut lohnte, sonst wäre die überaus schwere Strafe kaum verständlich. Ebenfalls späteren Datums ist ein anderer Zusatz, der eine Ausnahme für den vorsieht, der vom Rate die Erlaubnis für den fremden Biervertrieb gepachtet hat⁸. 1524 wird das Verbot des Hamburger Biervertriebs in der Fortsetzung der Chronik von Rynesberch und Schene erwähnt. 1580 erfahren wir, daß der Vertrieb auf drei Jahre für 272 Rt. jährlich an zwei Personen verpachtet war⁹.

¹ P. 6 a 9 c 3 b 1, S. 485.

² S. 2 y 6.

³ S. 2 y 22 c.

⁴ S. 2 y 21 e.

⁵ 1666—1700, S. 2 y 22 c: Steigerung von $\frac{1}{2}$ auf 1 Rt. 1692, S. 2 y 23 d, 1740, S. 2 y 1.

⁶ 1707/08, S. 2 y 1, 6, 22 c.

⁷ Oelrichs a. a. O., § 115.

⁸ Ebendort, § 168.

⁹ Damals lief der Vertrag von Ludwig Nateler bereits ab, S. 2 y 21 e.

Die Einfuhr wird in der Folgezeit stark zugenommen haben. 1628 stellte der Rat eine Akzise- und Konsumtionsordnung auf¹, aus der wir die damals durch Bremen durchgeführten Biere kennen. Daß es sich dabei nicht lediglich um Durchfuhr handeln konnte, ist klar. Manches Faß wird Bremen nicht wieder verlassen haben. Ein beliebtes Mittel zur Umgehung der Einfuhrverbote war die Umfüllung in kleinere Gebinde. Dagegen suchte man durch Angaben der Größenverhältnisse der Tonnen der verschiedenen Städte vorzugehen. Welche Auffassungen über die Unterscheidung von Ausfuhr und Durchfuhr verbreitet waren, zeigt eine Klage der Brauer, daß vielfach aus den Ordnungen von 1628 die Erlaubnis für fremden Biervertrieb hergeleitet werde, wenn nur die Abgaben richtig bezahlt seien. In Wahrheit war diese Ansicht nur bei der Einfuhr von Braunschweiger Mumme berechtigt. Für die Einfuhr aller anderen fremden Biersorten war die Erlaubnis des Rates erforderlich. Selbst die Durchfuhr wurde nicht immer anstandslos gewährt. Als 1618 Braunschweig Bier nach Holland ausführen will, wird zuerst ausnahmsweise die Erlaubnis erteilt; dann wird ein Vertrag geschlossen, der für zwei Jahre (1619 und 20) die Durchfuhr von 1000 Last zur üblichen Akzise erlaubt². Erschwerend wird freilich hier in Betracht gekommen sein, daß es sich um das alte Absatzgebiet der Bremer Brauer handelte, nach dem auch noch später Lieferungen stattfanden³.

Infolge des Rückgangs im Verbrauch von Bremer Bier und der steigenden Nachfrage nach fremdem wurden die Brauer beim Rate vorstellig. Sie erreichten 1645, daß das Mindener Bier auf Hochzeiten verboten wurde. Jedoch scheint die Nachfrage groß gewesen zu sein. Für das folgende Jahr liegt ein Gesuch vor, einen Spezialausschank für Mindener Bier zu erlauben⁴. 1647

¹ S. 2 y 21 e: Die Akzise betrug für Braunschweiger Mumme, Paderborner, Einbecker, Zerbster Bier 1 Rt., für Mindener 32 Gr., für Broyhan, Hamburger, Rostocker Bier 24 Gr., für Leher, Hameler Bier 8 Gr. und für englisches 7 Gr. 2 $\frac{1}{2}$ Schw. — Die Konsumtion betrug für Mumme, Paderborner, englisches Bier 1 Rt. 36 Gr. bis 3 Rt., für alle anderen 48 Gr. bis 1 Rt. 12 Gr. Vgl. auch Kap. 5 u.

² P. 6 a 9 c 3 b 1.

³ S. 2 y 21 d nach Amsterdam 1701.

⁴ S. 2 y 21 e.

wird der Ratskeller mit dem Ausschank von Mindener Bier betraut¹. Es nahm bald eine Sonderstellung in Bremen ein; man schloß einen besonderen Vertrag mit der Stadt Minden; er wird sich vermutlich auf gegenseitige Einfuhrerleichterungen bezogen haben². 1708 und 09 wandten sich die Brauer abermals an den Rat; sie suchten ihm zu beweisen, daß die Stadt den Schaden von dem großen Konsum fremden Bieres habe; 100 Brau Malz seien im letzten Jahre weniger verbraucht; das bedeute einen Schaden von wenigstens 1000 Rt. für die städtischen Einnahmen. Die Abgabe von fremdem Bier könne das kaum aufwiegen. Auch der unerlaubte fremde Bierschank muß damals in Blüte gestanden haben. Von der Sozietät werden 1708 19 Wirte namhaft gemacht, doch seien es noch viel mehr³. Mit dem Beginn des 18. Jahrhunderts verschwindet dann nahezu das ganze Interesse am Fernhalten fremden Getränks; man gab den Kampf wohl auf; überhaupt verengert sich der Gesichtskreis der Sozietät nun merklich.

Die Erlaubnis zum Vertrieb fremden Getränks besaßen seit alters der Ratskeller⁴ und der Schütting. Als dritter Ausschank kam im Laufe der Zeit der »Schützenwall« dazu. 1645 war die Teilung getroffen, daß der Ratskeller Wein, der Schütting sonstige fremde Getränke vertreiben sollte⁵. 1647 kam für den Ratskeller der Ausschank von Mindener Bier und wohl bald darauf der von Broyhan hinzu⁶. Dem Ratskeller wurde sein Privileg nie bestritten, anders beim Schütting. Von ihm wissen wir jedenfalls zweimal, daß er genötigt war, ernstlich darum zu kämpfen. 1647 wurden dem Schüttingwirt auf der Akzisekammer die Freizettel für Mindener Bier und Broyhan verweigert. Er protestierte dagegen, vom Bremer Bier allein könne er die hohe Pacht nicht aufbringen⁷. 1648 wurde

¹ P. 6 a 9 c 3 b 6.

² S. 2 y 21 e, 1680 u. 1708: Der Verbrauch betrug 1657 588 t.

³ S. 2 y 21 e, 1708 11 in der Altstadt, 8 in der Neustadt.

⁴ Kohl, Der Bremer Ratskeller.

⁵ Ss. 2 b W 1 b 16: 1574 wird der Vertrieb von Einbecker Bier im Ratskeller erwähnt.

⁶ Ss. 2 b W 1 b 16: Aus den Jahren 1683 und 1685 liegt ein Kontrakt mit Gerd Goldschläger in Minden wegen Lieferung des Minder Bieres für den Ratskeller zu $1\frac{1}{3}$, $1\frac{1}{2}$ oder 1 Rt. 42 Gr. vor.

⁷ S. 2 y 21 e: Der Schütting sei aus den Mitteln der Kaufmannschaft erbaut worden und habe sogar stets Abgabefreiheit besessen. Im

ihm sein Vorrecht wiederum bestätigt. Aber schon 1652 mußte er sich wieder wehren. Mit Erfolg verfocht er auch diesmal die Ansicht, daß nicht allein der Ratskeller bevorrechtet sei. Der Schützenwall kommt zuerst 1680 als privilegierte Schankstätte vor¹.

Wurde der Einfuhr nun nach Möglichkeit Schwierigkeit bereitet, so kam man im 17. Jahrhundert schon auf den Gedanken, in Bremen selbst das Brauen nach auswärtiger Art zu versuchen. Es blieb aber bei geringen Ansätzen, die an sich interessant genug, doch für die gesamte Entwicklung bedeutungslos geblieben sind. 1646 finden wir einen Wirt, der Broyhan herstellte; die Produktion wurde ihm damals auf weitere zwei Jahre erlaubt, der Erlaß der Abgaben aber abgeschlagen². Über die Ursache zum Broyhanbrauen in Bremen sind wir nicht unterrichtet. Vielleicht ist es ebenso zufällig dazu gekommen, wie es bei der Herstellung von Paderborner Bier der Fall war. 1630 war nämlich in Bremen ein Paderborner Brauer, der vor den Katholischen aus seiner Heimatstadt hatte weichen müssen, tätig, Bier nach heimischer Art herzustellen. Bis 1651 blieb er unbehelligt; dann zwangen ihn die Angriffe der Brauersozietät, sich an den Rat zu wenden, der ihm seine Berechtigung auch ausdrücklich bestätigte³.

Drittes Kapitel.

Der Vertrieb des Bremer Bieres.

1. Die Entstehung des Krügerstandes.

In hohem Maße charakteristisch für die Bremer Brauerei ist die Art und Weise, wie sie den Vertrieb ihres Erzeugnisses im Laufe der Entwicklung regelte. Über das ursprüngliche Verhältnis von Herstellung und Vertrieb des Bieres sind wir auf Vermutung angewiesen, doch läßt sich der wahrscheinliche Hergang in großen Umrissen immerhin mit einiger Sicherheit feststellen. Zunächst bedarf hier die Tatsache einer Erklärung, daß die Brauer stets das alleinige Schenkrecht in der Altstadt für sich in Anspruch

einzelnen ist die Art der Schankberechtigung im Verhältnis zum Ratskeller unklar.

¹ S. 2 y 21 e.

² S. 2 y 8, P. 2 y 8.

³ P. 2 y 8.

nahmen, auch dann noch, als sie weit davon entfernt waren, es allein ausüben zu können oder auch nur ernstlich zu wollen¹. Es muß also eine Zeit gegeben haben, in der sie zugleich die Funktionen der späteren Krüger mit ausübten. Und hierfür sind Anzeichen vorhanden. Eine Andeutung finden wir in dem Gegensatz zwischen Groß- und Kleinbrauer, der im 17. Jahrhundert scheinbar unvermittelt auftaucht. Der großen Bedeutung dieses Umstandes für die Sozietät als Organisation haben wir oben bereits gedacht. Aber auch für die Entwicklung des Biervertriebs ist er von großer Wichtigkeit. Lieferte der vermögende Großbrauer zur Zeit der Blüte wesentlich für den Export, so brachte der ärmere Kleinbrauer das geringe von ihm hergestellte Quantum in der Stadt selbst zum Vertrieb, d. h. er schenkte im eigenen Hause aus. An eine scharfe Scheidung ist auch hier nicht zu denken. Nun ging die Ausfuhr zurück; der Ausschank nur im eigenen Keller lohnte bei dem auf größere Produktion eingerichteten Betrieb nicht. Der ehemalige Exportbrauer wurde zum städtischen Lieferanten, der seinen Unterhalt hauptsächlich im Verkauf seines Bieres an Nichtbrauer fand. Damit kam er naturgemäß den Kleinbauern arg ins Gehege. Unter diesen neuen Bierschenken mochte sich auch mancher frühere Brauer befinden, den der Rückgang der Ausfuhr ruiniert hatte, und der jetzt nicht mehr braute, sondern nur noch schenkte².

Einen wesentlichen Anteil an der Entstehung des Krügerstandes hatten ohne Zweifel auch die Gastgeben oder Herbergswirte. Sie verzapften seit alter Zeit für ihre Speise- und Wohn Gäste Bier. Als solche standen sie außerhalb des Machtbereichs der Sozietät, der noch 1680 kein Urteilspruch über sie zustand³. Die Brauer erreichten zwar, daß ihnen das Ausgeben von Bier außer zu den Mahlzeiten verboten wurde⁴. In der Zeit der Bildung des Krügerstandes werden viele dieser Gastgeben zu Schenkwirten geworden sein; der Übergang lag ja überaus nahe. Vor dem Rate werden Gastgeben und Wirte stets in einem Atem genannt; in

¹ Geltung des Privilegs für die Altstadt betont: 1679 S. 2 y 25 i u. S. 2 y 23 a, 1691 S. 2 y 23 a, 1732 P. 2 p 3 a, 1739 S. 2 y 1.

² Noch 1698 P. 2 g.

³ Die Sache gehörte vor das ordentliche Gericht, S. 2 y 23 b.

⁴ 1698 S. 2 y, 1734 S. 2 y 26 b.

dem Entwurf der Wirts- und Gastgebenordnung von 1635 werden sie völlig gleich behandelt¹.

Auch die Zunftherbergen gaben zum Teil den Anlaß zur Entstehung neuer Krüge². Ursprünglich gaben sie nur Bier an Zunftmitglieder aus; dann begann man den Rest, der bei den Zusammenkünften nicht getrunken war, an andere abzugeben. Damit war der Schritt zu einem eigentlichen Krüge nur noch klein. In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts schritt die Sozietät auch gegen diese Art von Umbildung ein, aber mit geringem Erfolge. Auch der Protest gegen die Schifferherbergen an der Schlachte, die eine ähnliche Stellung einnahmen, blieb vergeblich³; ebenso vermochte sie das Krügen der Akzisemeister an der Holzpforte nicht zu unterbinden⁴.

So wird sich der Krügerstand, der sich als Träger des Zwischenhandels zwischen Produzenten und Konsumenten einschob, organisch aus den bestehenden Verhältnissen heraus entwickelt haben. Es läßt sich auch annähernd feststellen, wann diese Entwicklung ihren Abschluß fand. Wir werden ihn etwa in die Zeit von 1450 bis 1489 zu setzen haben. Zwar redet sowohl die kundige Rolle von 1450 als auch die von 1489 von dem alleinigen Schenkrechte der Brauer, aber es ist dennoch ein auffälliger Unterschied zwischen beiden. Nur die Rolle von 1489 nennt die Krüger wirklich; sie befaßt sich ausführlich mit ihren Zahlungsverpflichtungen gegen die Brauer⁵. Damals mußte also schon ein großer Krügerstand bestehen, da sonst kaum so eingehende Bestimmungen geschaffen wären. Da 1450 eine derartige Regelung noch nicht vorhanden ist, so wird man annehmen können, daß damals ein Bedürfnis dazu noch nicht vorlag. Diese Entwicklung hat sich seit dem Rückgang des Exports (vgl. Einleitung) allmählich angebahnt. Genauer unterrichtet über diese Verhältnisse sind wir seit dem Beginn des 17. Jahrhunderts⁶.

¹ D. 20 a 7 a 2: Die Aufnahme von Bettlern, Vaganten und ungeleiteten Juden war untersagt. 1765, Verordn. d. Senats.

² 1753 Schusterherberge S. 2 y 25 i, 1773 Fischerherberge, 1801 Posamentierherberge, 1804 Leineweberherberge P. 2 g.

³ 1697, 1766 S. 2 y 23 a.

⁴ 1726, 1746 P. 2 g.

⁵ Oelrichs a. a. O.

⁶ Die drei privilegierten Ausschänke können hier übergangen werden,

2. Die Brauer als Krüger.

Die Brauer versahen seit dem Anfange des 17. Jahrhunderts nur noch zum Teil die Funktionen der Krüger mit. Zwei Vorrechte aber bewahrten sie sich noch aus früherer Zeit: den Schank zu Braumaß und den Vertrieb über die Straße, auf ersteren wurde wenig, auf letzteren viel Wert gelegt. Der Krüger sollte nicht zu dem größeren Braumaß schenken; dieses blieb den Brauern vorbehalten¹. Die Großbrauer sahen es aber garnicht ungern, wenn sich ihre Bierschenken durch seine Verwendung größeren Absatz sicherten. Die ärmeren Brauer legten natürlich dagegen Beschwerde ein. Eine scharfe Kontrolle wurde nicht geübt, die Strafe bestand im Fortnehmen der verbotenen Maße². Schärfer sah die Sozietät darauf, daß der Bierhandel in der Altstadt in ihrer Hand blieb. Die Krüger sollten kein Bier außer dem Hause weder in Flaschen noch offen verkaufen. Auch hierbei berief man sich auf die Kundige Rolle; in diesem Falle jedoch zu Unrecht³.

Aber auch allerlei Beschränkungen mußten sich die Brauer gefallen lassen. Aus älterer Zeit stammte eine örtliche Beschränkung, die auch weiterhin in Geltung blieb. Die Brauer durften nämlich nur im eigenen oder gemieteten Brauhause⁴, und auch da nur an einer Stelle auf der Diele oder im Keller auszapfen⁵. Es war nicht erlaubt, für den Schankbetrieb besondere Räume zu mieten, oder seine Gelasse dafür an andere zu vermieten⁶. Der Brauer sollte auch nur durch seine eigenen Leute den Ausschank besorgen lassen⁷. Es sollte ursprünglich vermieden werden, daß sich die

da ihre Bedeutung im Vertrieb fremden Getränkes lag. Dem Ratskeller scheint der Verkauf Bremer Bieres verboten gewesen zu sein, 1580 erfolgt eine Beschwerde, S. 2 y 21 e.

¹ 1692 S. 2 y 23 d, 1739 Prokl. impr., 1738 S. 2 y 1 (Schützenwall).

² 1771 S. 2 y 23 a.

³ 1722 P. 3 A Vol. 2, 21, 1732 S. 2 y 1 u. P. 2 p 3 a, 1738 S. 2 y 1, 1739 Prokl. impr. S. 308, 1742 P. 2 p 3 a, 1771 S. 2 y 23 a, 1781 P. 2 g, 1857 S. 2 y 1. Auch dem Schüttingwirt wurde dieses Recht bestritten, 1706 S. 2 y 23 a.

⁴ Oelrichs a. a. O., 1489 § 158, 1738 S. 2 y 1, 1739 P. 5 c 2 a 2 d 1.

⁵ 1738, 1741 S. 2 y 1.

⁶ 1692 S. 2 y 23 d: Die Brauer kaufen Häuser in der Vorstadt an, vermutlich um dort schenken zu lassen. 1738 S. 2 y 1, 1739 Prokl. impr. S. 308.

⁷ 1742 S. 2 y 1.

Vertriebsstätten an günstigen Stellen der Stadt häuften. Diese Einschränkung verlor¹ nach Ausbildung des Krügerstandes ihre alte Bedeutung; nun wurden andere Mittel zur Fernhaltung der Konkurrenz nötig (s. u.)².

3. Die Krüger.

Wer Krugnahrung ausüben wollte, mußte um Bewilligung nachsuchen. Schenkte jemand ohne Erlaubnis, so wurde sein Name von der Sozietät bekannt gemacht, damit ihm niemand mehr Bier lieferte³. Ausgeschlossen von der Zulassung zur Krugnahrung waren die Soldaten⁴. Das Schenkrecht sollte nicht als Annex aufgefaßt werden, es haftete also nicht unbedingt am Hause; der Senat behielt sich in jedem einzelnen Falle vor, ob er die Erlaubnis erteilen wolle oder nicht⁵. Tatsächlich wurde so verfahren, daß in der Regel die Bewilligung erteilt wurde, wenn schon vorher im Hause Krugnahrung getrieben war⁶. Jährlich zwischen Weihnachten und Dreikönige mußten sich die Krüger melden⁷. Seit dem 18. Jahrhundert wurde sogar verlangt, daß auch bei Erbgang die Erlaubnis neu nachgesucht würde; die Versäumnis wurde unter Strafe gestellt. Die Berechtigung sollte genau geprüft werden⁸. 1741 bekamen die Krüger nur die Bewilligung auf Lebenszeit allein diejenigen, in deren Hause vor 1700 schon Krügerei getrieben war, machten eine Ausnahme⁹. Wohnungsänderung mußte angezeigt werden; sie konnte unter Umständen Schwierigkeit hinsichtlich der Erteilung der Konzession zur Folge haben¹⁰.

¹ Vereinzelt noch 1739 P. 5 c 2 a 2 d 1.

² Beschränkungen auf anderem Gebiete waren folgende: Die Brauer sollten in keinem Amt oder Gilde sitzen; die Hökerei mit Malz und Branntwein war verboten, sowie die Brennerei. Der Großhandel mit Malz war erlaubt. (Oelrichs, 1433; 1686, 1768 S. 2 y 6, 1739 S. 2 y 25 i, 1741 S. 2 y 1, 1832/33 P. 6 a 9 c 3 b 77 S. 822.)

³ 1698 P. 2 g.

⁴ 1675, 1680, 1688, 1691 S. 2 y 6, 1679 S. 2 y 25 i.

⁵ 1735 S. 2 y 26 b, 1824 P. 6 a 9 c 3 b 77 S. 100; es werden 77 alte Krughäuser festgestellt.

⁶ 1742, 1764, 1775 P. 2 p 3 a, 1763, 1768 P. 2 g.

⁷ 1732 S. 2 y 1.

⁸ 1732 P. 2 p 3 a, 1777 P. 2 g.

⁹ 1742 S. 2 y 1; 1700 galt noch 1814 als Normaljahr.

¹⁰ 1732 S. 2 y 1, 1735 S. 2 y 22 a 1.

Die Abgabe für Ausübung der Kruggerechtigkeit betrug jährlich 2 Rt., sie blieb konstant¹. Zu einer Erhöhung kam es nicht. 1692² und 1835 wurde eine solche beantragt. Im 19. Jahrhundert vertrieben die Krüger oft nebenher Branntwein, wofür sie noch eine besondere Abgabe von 2½ Rt. entrichten mußten³.

Die Bestimmungen über das Verhalten im Wirtshause sind verhältnismäßig wenig zahlreich. Sie stammen zum größten Teil erst aus dem 18. Jahrhundert. Ein ruhiges und anständiges Benehmen wird den Gästen zur Pflicht gemacht⁴. Um neun Uhr (1642), später um zehn Uhr (1701), wurde geschlossen⁵. Festtags sollte während der Predigt nicht geschenkt werden; aber der Brauer durfte seinem Krüger, der vom Lande in die Stadt hereinkam, wohl einen Krug geben. Auch die Vorstadtkrüger wurden von der Sonntagsruhe betroffen, denn bis zwei bzw. drei Uhr blieben die Tore geschlossen, und es durfte ihnen in dieser Zeit kein Bier zugeführt werden⁶. Die Wirte wurden ferner gewarnt, Jugendliche zum Raufen, Saufen, Spielen und zur Annahme von Kriegsdiensten zu verführen⁷. Glücksspiele sollten überhaupt nicht ge-

¹ 1732, 1742 P. 2 p 3 a, 1771 Sammlung d. Verordn., S. 99, auch in Oldenburg vgl. Jahrbuch d. Hrz. Oldenburg 1911, S. 159.

² 1692 S. 2 y 23 d.

³ 1835 P. 6 a 9 c 3 b 77 S. 216.

⁴ 1784 S. 2 y 1, 1786 S. 2 y 25 b. Es wird über das unanständige Lärmen in den Kellern der Sozietät und bei den Krügern geklagt.

⁵ 1642 Prokl. impr., P. 5 c 2 a 2 d 1 S. 21, 1701 S. 122, 1742 S. 2 y 11, 1750 D. 20 a 7 a 2, 1765, 1801, 1807 Samml. d. Verordn., 1786 S. 2 y 11: Die Brauer beschwerten sich, daß ihre Gäste aus Bosheit länger sitzen; wegen der schlechten Zeiten wagen sie nicht dagegen aufzutreten; die Strafe können sie auch nicht bezahlen. Darauf wird bestimmt, daß die Brauer nach 10¼ Uhr kein Bier mehr verabreichen sollen; gehen die Gäste, trotzdem Feierabend geboten ist, nicht, so sollen nur diese bestraft werden. 1750 S. 2 y 15: 1749 hatten die Brauer Grund, sich über die Kontrolle zu beschwerten. Es hatten nämlich zwei Kämmererdienerweiber die Einhaltung der Polizeistunde revidiert und sich dabei höchst unziemlich aufgeführt. Deshalb wurde verordnet, daß eine außergewöhnliche Kontrolle nur durch besonders beauftragte Leute in Montur vorgenommen werden sollte. 10-Uhr-Schluß noch 1826.

⁶ 1642, 1713, 1741 Prokl. impr. S. 21, 191, 1742, 1744 S. 2 y 1, 1797 Samml. d. Verordn.

⁷ 1701 Prokl. impr. S. 122.

duldet werden¹. Auch wurden die Wirte dafür verantwortlich gemacht, wenn die Gäste mit dem Licht unvorsichtig umgingen². Die Krüger in der Stadt wie in der Vorstadt und auf dem Lande sollten richtige zinnerne Maße haben; blecherne waren aus einem leicht ersichtlichen Grunde verboten. Die Nachprüfung fand durch einen besonderen Beamten statt³.

4. Brauer und Krüger in ihren wechselseitigen Beziehungen.

Hatten die Brauer einst notgedrungen für den Vertrieb des Bieres dem Krügerstande zur Entstehung verholfen, so waren sie nun darauf bedacht, ihr Geschöpf in Abhängigkeit und Respekt zu halten, dabei suchten sie aber auch die Ausnutzung durch einzelne Mitglieder der Sozietät nach Möglichkeit zu hindern.

Jeder Brauer hatte seine bestimmten Krüger, denen er das Bier lieferte. Er wachte ängstlich darüber, daß er der einzige Lieferant blieb; andere Brauer durften ihnen nicht einmal Bier anbieten⁴. Ein allzugroßes Anwachsen des Krügerstandes konnte den Brauern keineswegs erwünscht sein, da infolgedessen die Einzelnen dann ein geringes Quantum abnahmen und leichter in Zahlungsschwierigkeiten gerieten⁵. Das suchte man nach Möglichkeit zu vermeiden. Als 1738 den Vorstadtkrügern die Hökerei verboten wurde, da sahen die Brauer es aus diesem Grunde sehr ungern⁶. Auch vor der Konkurrenz der Krüger vor den Toren suchte man darum die städtischen Wirte zu schützen. 1615 wird bestimmt, daß vor jedem Tor nur ein Krüger schenken solle⁷, 1756, daß vor dem Herdentore keine neue Krugkonzession erteilt werden solle⁸.

Von den kleinen bedrängten Lebensumständen der Krüger

¹ 1721, 1765, 1779, 1797 Samml. d. Verordn. S. 73, 117, 192, 233: Die Strafe steigt: Geld, Haft, Entziehung d. Konzession, auch 1800, 1817.

² 1751 Samml. d. Verordn. S. 4.

³ 1696 D. 20 d 8, 1750 S. 2 y 14.

⁴ 1678/79, 1705 S. 2 y 23 c, 1741 S. 2 y 1: Ausgenommen wenn es Brauch wäre, daß ein Krüger von mehreren Brauern bezöge.

⁵ 1732 S. 2 y 6.

⁶ S. 2 y 1, P. 5 c 2 d 1 a.

⁷ 1615/16 P. 6 a 9 c 3 b 1 S. 174, 200.

⁸ S. 2 y 23 d.

gibt so recht die Umfrage von 1697 (Näheres s. u.) ein Bild. Bei elf Bierzapfern ist das ausgeschenkte Quantum angegeben, sechs verzapfen eine Tonne und weniger die Woche¹. Auffällig ist, daß in vier Fällen die Frauen den Konfrollbeamten antworteten. Ob die Männer sich nur nicht zeigen wollten oder ob die Frauen tatsächlich das Geschäft führten, ist nicht zu ersehen, letzteres scheint aber der Fall zu sein; auch 1728 antwortet bei einer notariellen Vernehmung die Frau; ihre Klage, ihr Mann täte leider nichts, scheint nicht weiter auffällig gewesen zu sein, Man fand nichts dabei zu erinnern². Ein Emporkommen zu einer gesicherten finanziellen Stellung war durch Krugnahrung allein wohl unmöglich. Wer weiterkommen wollte, suchte es durch Nebenverdienst zu erreichen. Bezeichnend ist hierfür ein Streitfall, der sich im Jahre 1766 zutrug.

Der Brauer Steffens, Besitzer des Krughauses »Zur weißen Rose«, steigert seinen Pächter; dieser zieht darauf in ein benachbartes Haus und erhält auch dort Schankkonzession. Deswegen beschwert sich der Brauer, sein ehemaliger Pächter habe seinen Verdienst in der Hauptsache durch Strumpfweberei und Färberei gesucht; auch habe er während des Krieges Holz- und Torfhandel getrieben und sei dabei viel auswärts gewesen; so habe er sich zu wenig um den Krug gekümmert, der infolgedessen herabgekommen sei. Über den Krügerstand habe er verächtlich geredet und die Wirte als »Juchentapper« bezeichnet. Auch der Vorwurf, er habe unberechtigter Weise fremdes Bier gezapft, fehlt nicht. Dazu wird hinsichtlich der Konzessionserteilung die oben erwähnte Verfügung über die Ausschänke vor dem Herdentor geltend gemacht (s. S. 214). Einige benachbarte Krüger schließen sich der Beschwerde an; er nehme ihnen, die nur das Krügen verständen, den Verdienst weg. Der Wirt streitet natürlich alle Vorwürfe ab und erklärt, das schlechte Bier des Brauers, das oft schon am nächsten Tage sauer gewesen sei, habe ihn gezwungen, Nebenbeschäftigung zu suchen. Er scheint bei der einmal bewilligten Krugnahrung belassen zu sein³. Der Brauer Steffens gehörte zu den größeren

¹ S. 2 y 23 a.

² S. 2 y 23 b.

³ S. 2 y 23 d.

Brauern¹. Bezeichnend ist, mit welcher Energie sich der Brauer gegen eine neue Konzession wehrt und wie er den Krüger, der ihm entgangen ist, nun mit aller Macht zu verderben trachtet. Eine Ausnahme wird dieser Fall insofern darstellen, als es sonst im allgemeinen den Krügern nicht gelang, von ihren Lieferanten loszukommen.

Die Krüger waren eben die finanziell Schwächeren; so vermochten sie sich nur matt zu wehren. Ihre Unselbständigkeit stieg immer mehr. Gelegentlich rafften sie sich einmal zum Widerstand auf. So fanden 1678 einige Bierzapfer den Mut, den Brauern das alleinige Schenkrecht zu bestreiten und zugleich die freie Ausübung ihres Gewerbes zu beantragen. Aber im folgenden Jahre stellte sich der Rat mit allem Nachdruck auf die Seite der Brauer. 1737 versuchten die Krüger noch einmal die Anerkennung ihres Gewerbes als freie bürgerliche Nahrung zu erreichen, aber wiederum ohne Erfolg².

Die Brauer hatten auch alle Ursache, die Ausführung solcher Ideen zu hindern. Allmählich waren sie wieder gezwungen, mehr Wert auf eigenen Ausschank zu legen. Seit der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts betonten sie wieder sehr stark, daß außer ihnen nur die Privilegierten zum Ausschank berechtigt seien³. Die Herbeiführung dieses Zustandes erreichten sie nicht, es blieb bei einigen mehr oder weniger energischen Versuchen. Einer der tatkräftigsten war der von 1697; man begann genaue Listen anzulegen, die den Grad der Berechtigung der einzelnen Krüger feststellen sollten⁴. Dieses Vorgehen nützte aber auch nichts, da die Wirte sich nicht darum kümmerten; sie stellten höchstens für ein paar Tage das Schenken ein. Im folgenden Jahre kehrt die Klage der Sozietät wieder, und es wird von neuem untersucht⁵. 1741

¹ R. 3 B. 4 b.

² S. 2 y 23 a.

³ 1679, 1691 S. 2 y 23 a, 1739 Prokl. impr. S. 308, 1741 S. 2 y 1, 1814 D. 20 a 7 a 2.

⁴ Eine Liste von 15 Gastgebern und Krügern liegt vor; sie enthält den Brauer, der das Bier liefert, den Preis, das wöchentlich verschentete Quantum, die Höhe des Trinkgeldes, seit wann und ob über die Straße geschenkt wird (S. 2 y 23 a).

⁵ S. 2 y 23 a u. b, 1691 S. 2 y 23 a: 23 Wirte der Altstadt schenken unerlaubt.

versuchten die Brauer wenigstens zu erreichen, daß die Krugnahrung nur auf Lebenszeit verliehen werden solle; der Senat verstand sich aber nur mit einer Einschränkung dazu (s. S. 212)¹. Später versuchte man durch Erteilung von Konzessionsscheinen einige Ordnung in diese Verhältnisse zu bringen.

Doch der Gegensatz zu der Sozietät als solcher war für die Krüger bei weitem nicht so schlimm, als der Umstand, daß sie zum Streitobjekt zwischen den einzelnen Brauern wurden. Jeder suchte sich dauernd eine möglichst große Anzahl abhängiger Krüger zusichern; man ließ sie sogar lieber zugrunde gehen als in andere Hände kommen. Entscheidend war hier die Bestimmung, daß kein Brauer einem anderen seine Krüger abspenstig machen durfte. Schon in der Kundigen Rolle von 1489 war der Fall genau geregelt². Ein Krüger durfte nur von einem anderen Brauer Bier nehmen, wenn er zuvor seinen früheren Lieferanten bezahlt hatte. War der Krüger noch bei seinem Brauer verschuldet, so sollte es der erste dem anderen und der Sozietät anzeigen. Dann erfolgte das Verbot, es dürfe diesem Wirte von keinem Mitgliede bei zehn Mark Strafe geliefert werden. An dieser Verordnung wurde wesentlich nichts geändert; sie kehrt noch 1756 fast unverändert wieder³. Außer der Klarstellung, daß das Verbot der Sozietät nur auf Anzeige hin erfolge⁴ und nur ein Jahr ohne Weiteres in Kraft bleibe⁵, erstrecken sich alle Ergänzungen auf die Verschärfung der Strafen. 1660 wurden 100 Rt. festgesetzt, wovon die eine Hälfte dem Kämmerer, die andere dem geschädigten Brauer zufallen sollte⁶. 1691 heißt es, daß der beschuldigte Brauer sich durch einen Eid reinigen könne⁷. 1745 tritt eine Spezifizierung der Strafe auf⁸. Hatte der Brauer den Krüger nicht an

¹ S. 2 y 23 d.

² Oelrichs a. a. O., § 163.

³ Oelrichs a. a. O., § 105.

⁴ 1707 S. 2 y 1.

⁵ 1705, 1744 S. 2 y 1 u. 23 b.

⁶ S. 2 y, S. 2 y 1, 6, 23 a—d, 25 i, 26 a für die Jahre: 1660, 1664, 1666, 1678—82, 1686, 1691—93, 1695, 1705, 1707, 1711, 1723, 1726, 1737, 1741—48, 1758, 1759, 1762, 1763, 1773, 1789, 1790, 1803, 1804.

⁷ S. 2 y 23 d: Der Ablegung des Eides suchte man sich zu entziehen. 1741 S. 2 y 1.

⁸ S. 2 y 23 c, 25 g: 1774 stritt man um die Frage, ob einer, der

sich gelockt, so mußte er 50 Rt. und den Rückstand des Krügers bei seinem alten Brauer bezahlen, worunter aber nicht nur Bier-schulden sondern auch vorgeschossenes Geld zu verstehen sein sollte. Hatte er ihn jedoch durch »Besenkung, Versprechungen oder andere Vorstellungen« direkt oder indirekt beeinflußt, so erhöhte sich die Brüche um 50 Rt. Auf keinen Fall durfte er den Krüger behalten. Der Brauer hatte ferner darauf zu achten, daß das Bier nicht an Leute kam, die nicht schenken durften; die Karrenführer waren angewiesen, nach dem Namen des Auftraggebers zu fragen¹. Hierbei kamen viele Unregelmäßigkeiten vor.

Die Durchhaltung dieser Bestimmungen war schwer zu erreichen; aber die Sozietät achtete aufs Genaueste darauf und drang unerbittlich auf die Bezahlung der Strafen². Der Kampf um die einzelnen Krüger wurde mit beispielloser Erbitterung geführt. Auch hierbei machte sich der bekannte Gegensatz zwischen Groß- und Kleinbrauer geltend. Die reicheren Mitglieder der Sozietät waren natürlich leichter im Stande, durch Vergütungen und Zahlungserleichterungen die alten Krüger festzuhalten und neue an sich zu ziehen³. Sie machten dabei den Grundsatz der freien Konkurrenz geltend, der ihrem Vorteil entsprach; aber sie verfochten ihn zumeist mit unlauteren Mitteln. Die ärmeren Brauer hatten den Schaden davon; so erblickten sie alles Heil in der Aufrechterhaltung der engen zünftlerischen Beschränkung, wie sie den Satzungen zugrunde lag und wie sie von der Sozietätsleitung vertreten wurde. Bei diesem auf Borgen und Trinkgeldern beruhenden System ruinierten sich aber schließlich beide Teile. Auch hierin lag eine Ursache, daß die Lage des Bremer Brauereigewerbes seit dem 17. Jahrhundert eine immer schlimmere wurde.

Die Mittel zur Erreichung und Behauptung des Abhängigkeitsverhältnisses waren mannigfach. Einmal gab es solche, die sich im Laufe der Zeit zu erlaubten entwickelt hatten; das waren

die Brauerei niedergelegt hätte, noch einem ihm verschuldeten Krüger durch die Sozietät das Bier verbieten lassen dürfe (Antwort fehlt).

¹ 1690 S. 2 y 25, 1742 S. 2 y 1.

² 1705 S. 2 y 23 c: Auf Straferlaß des Gerichts erfolgte Protest der Brauer.

³ 1692 S. 2 y 23 b: Damals kam es deshalb auf der Straße zwischen zwei Brauern zu Tötlichkeiten.

die Zugaben, die in Auf-(Gratis)tonnen oder entsprechenden Geldabzügen bestanden. Hierfür wurde eine bestimmte Norm aufgestellt; die Vergütung richtete sich nach der Preishöhe des bezogenen Bieres. Für 2, 3 und 4 Grotenbier¹ gab es die 20., 18. und 16. Tonne umsonst oder es wurde ein Geldbetrag in entsprechender Abstufung abgezogen². Dazu kam ein Entgelt für Leertonnen³.

Nebenher gingen andere Zugaben, die von der Sozietät offiziell verboten waren. Durch die Verordnung von 1757 war es untersagt, Geschenke zu machen, um dem Nächsten »einen Tort anzutun«⁴. Hierum kümmerte man sich aber nicht. Ja, die Krüger wurden allmählich so unverschämt, daß sie auch auf den außergewöhnlichen Geschenken zu bestehen wagten; sie wußten sehr genau, wie viel den Brauern an jedem einzelnen von ihnen gelegen war. Zu den harmloseren Mitteln, sich die Krüger zu sichern, gehörte es, wenn ihre Lieferanten ihnen Hefe, Gest, ein Silbergeschirr oder ein Wirtshausschild zukommen ließen oder wenn sie ihnen bei Bezahlung der Rechnung einen in Papier gewickelten Geldbetrag in die Hand drückten⁵. Aber schlimmere Bräuche bildeten sich heraus, die auf die Ausnutzung der Notlage der Abhängigen hinausliefen. Die Brauer benutzten nur gar zu häufig die Gelegenheit, die Krüger vertraglich zu binden. Der Brauer wies einem verarmten Krüger ein Haus an, gewährte ihm Beihilfe beim Hausbau, stundete ihm schuldige Beträge, alles nur unter der Bedingung, daß er und seine Erben für ewige Zeiten ihr Bier nur von ihm nehmen dürften. Der Wirt war damit rettungslos seinem Lieferanten verfallen. Alles das wäre erträglich gewesen, wenn der Brauer nicht in übelster Weise seine Überlegenheit ausgenutzt hätte; er schickte dem Krüger nur noch minderwertiges Bier. Wenn die Gäste sich das schlechte Getränk nicht mehr gefallen ließen und den Krug mieden, dann wandte sich der Wirt

¹ Biersorten s. auch Kap. 4.

² 1741 S. 2 y 1: Es wurde für 2 Grb. 9, für 3 Grb. 18 Gr. abgezogen, 1784 4 Gr. auch bei $\frac{1}{4}$ t.

³ Ebendort, 1741 3 Gr., 1784 $2\frac{1}{2}$ Gr. auch auf $\frac{1}{4}$ t gab es Entgelt.

⁴ S. 2 y 1: Auch sollten die Brauer nicht durch Spielleute Gäste an sich ziehen, 1768 S. 2 y 25 b.

⁵ 1758 S. 2 y 23 c, 1784 S. 2 y 1.

wohl in seiner Not an einen anderen Brauer; er mochte auch für kurze Zeit Bier erhalten; dann erfuhr sein alter Brauer doch davon, er ließ ihm durch die Sozietät das Bier verbieten und der Krüger war ruiniert. Nach der kundigen Rolle durfte er ja nun von keinem anderen Brauer Bier nehmen. Ein anderes Zwangsmittel, dem Abfall der Krüger vorzubeugen, war, daß der Brauer einfach keine Bezahlung von ihm annahm, wenn er witterte, daß er ihn verlassen wollte¹.

5. Die auswärtigen Beziehungen.

Schädigten diese Streitereien schon innerhalb Bremens das Ansehen der Sozietät sehr, so war das noch in viel höherem Maße in den umliegenden Gebieten der Fall; hier war eine Schädigung des Absatzes die notwendige Folge. Auch in den angrenzenden Territorien suchten die Brauer ihre Bestimmungen über die Abspenstigmachung der Krüger in Anwendung zu bringen. Von den auswärtigen Regierungen wurde ihnen diese Berechtigung als der »Freiheit des Commercii zuwiderlaufend« natürlich glatt bestritten. Je weiter das 18. Jahrhundert vorrückte, um so häufiger wurden die Reibungen. Die Bierlieferungsverbote gegen auswärtige Krüger wurden so häufig, daß sie an manchen Orten schon als etwas ganz Gewöhnliches hingenommen wurden. Alles beklagte sich über die »Treibereien der Sozietät«². Besonders oft gab es Streit mit der Oldenburger und Delmenhorster Regierung. In ihrem Bereiche wurde viel Bremer Bier getrunken. Die hohe Pacht, die verschiedene Oldenburger Krüger dem Grafen oder der Stadt zahlten, war lediglich eine Folge des Schankprivilegs, das sie für den Vertrieb Bremer Bieres besaßen³. Ferner war die Akzise, die von jedem fremden Getränk erhoben wurde, eine der ertragreichsten Einnahmequellen jener Zeit. Alles dies wirkte zusammen, um Stadt und Regierung zu veranlassen, die Krüger in Schutz zu

¹ 1692, 1738, 1749, 1758, 1779, 1784 S. 2 y 1, 23 b—d.

² Beschwerden liegen vor aus Oldenburg, Delmenhorst, Elsfleht, Berne, Stuhr, Varrel (b. St.), Brinkum, Ochtrum, Hasbergen, Deichhausen, Mittelbühen, Osterholz-Scharmbeck und Lilienthal für die Jahre 1708—84 S. 2 y 23 b u. c. — Ein Krügerbuch, das Aufzeichnungen vom 26. Juli 1769 bis zum 21. Dez. 1771 enthält, führt 16, meist auswärtige, Krüger auf, die kein Bier erhalten sollen.

³ Näheres in meinem Aufsatz über das Oldenburger Gastwirts-gewerbe, Jahrbuch für die Gesch. des Hzt. Oldenburg 1911, S. 150 f.

nehmen, wenn ihnen beim Bezug aus Bremen Schwierigkeiten gemacht wurden. Besonders genau sind wir über einen Streit aus dem Jahre 1714 unterrichtet, den die Oldenburger Krüger mit den Bremer Brauern hatten, und der als ein typisches Beispiel wohl einer näheren Betrachtung wert ist.

Der Bremer Brauer Hinrich Meyer ließ am Anfang des Jahres 1714 seinem Sozietätsgenossen Gerd Grote die Aushändigung der Akzisezettel versagen, da er ihm Oldenburger Krüger abspenstig gemacht habe. Damit war ihm die Ausfuhr unterbunden, da ohne diese Zettel kein Bier herausgelassen wurde¹. Im einzelnen warf er ihm vor, er habe dem Wirt Herzog vom »Blauen Hause« und anderen Oldenburger Wirten sowohl selbst Geschenke versprochen als auch solche durch seinen Vetter, einen Feldscheer in Oldenburg anbieten lassen. Letzterer habe auch in Grotes Auftrage Herzog ein Silbergeschirr versprochen, das noch 2—3 Dukaten wertvoller sein solle, als dasjenige, was er zuletzt erhalten habe; ferner habe er sich erboten, ihm heimlich seine Schulden zu bezahlen und versichert, schlechtes Bier nehme er anstandslos wieder zurück. Dazu habe er Meyer gehörig schlecht gemacht. Beide Parteien legten als Beweismittel Briefe von Oldenburger Krügern vor. Einige behaupteten, sie hätten freiwillig von Grote Bier bezogen; wenn ihnen aber beim Bezuge solche Schwierigkeiten gemacht würden, so verzichteten sie überhaupt darauf. Grote stützte sich besonders auf einen Brief, worin er seinem Vetter geschrieben hatte, er solle ihm nur solche Krüger zuzuwenden suchen, die bei ihren alten Brauern keine Schulden mehr hätten. Bürgermeister und Rat der Stadt Oldenburg verwandten sich auch für Grote und beschwerten sich über das schlechte Bier, das Meyer geliefert habe, und beklagten den Schaden, den die Akzise der Stadt dadurch gehabt hätte. Sie forderten, daß der Bremer Rat dafür Sorge, daß ein Bezug ohne Schikane möglich sei, sonst sähe man sich genötigt, dem so oft geäußerten Wunsche nach Erlaubnis für die Herstellung von zwei Grotenbier zu willfahren. Die Bemühungen waren vergeblich; Grote wurde verurteilt und der Oldenburger Rat mußte sich mit der verbindlichen Versicherung

¹ Dieses Mittel pflegte die Sozietät auch gegen ihre Mitglieder, die die festgesetzten Beiträge nicht zahlten, in Anwendung zu bringen (1740 S. 2 y 1, 1741 S. 2 y 6).

begnügen, man wolle in Bremen dafür sorng, daß nur gutes Bier gebraut werde; auch denke die Sozietät nicht daran, den Oldenburger Krügeru Vorschriften zu machen, von wem sie ihr Bier nehmen sollten. Noch einmal verwandten sich die Oldenburger Krüger für Grote, und da auch er demütig darum flehte, so erließ man ihm die Strafe¹. Dieses Beispiel zeigt recht deutlich, wie sehr die auswärtigen Konflikte auf persönlichen Streitigkeiten in Bremen beruhten und wie wenig Rücksicht die einzelnen Sozietätsmitglieder auf das gemeinsame Interesse ihres Gewerbes nahmen. Daß durch solche Vorkommnisse das Ansehen der Bremer Brauer auswärts schwer geschädigt wurde, unterliegt keinem Zweifel. Ein Entscheid über diese Frage, wie weit nämlich die Satzungen der Sozietät auch auf auswärtige Verhältnisse anwendbar seien, liegt nicht vor².

Ein Mittel, sich in den Nachbargebieten größeren Absatz zu sichern, lag in der Akzisepacht. Dadurch, daß Einzelne die Zollkrüge in ihre Hand brachten, vermochten sie maßgebenden Einfluß auf die Krüger des betreffenden Gebietes zu gewinnen. Da hier von nur einige Mitglieder der Sozietät offenbaren Vorteil hatten, ging diese dagegen vor. Da ihre Verbote keinen Erfolg hatten, wandte sie sich schon in den 80er Jahren des 17. Jahrhunderts wiederholt an den Senat³. Auch hierdurch wurde eine Entwicklung künstlich unterbunden, die dem ganzen Gewerbe sicher noch hätte zum Vorteil werden können.

Viertes Kapitel.

Das Material und der Preis.

1. Die Materialversorgung und die Hilfskräfte.

War für die Brauer bei dem Vertrieb ihrer Ware das Verhältnis zu den Krügeru, die sie in ihrer Macht hatten, von großer Wichtigkeit, so sahen sie sich andererseits bei der Herstellung Umständen gegenüber, die weit weniger ihrem Einfluß unterlagen, von denen sie vielmehr in hohem Grade abhängig waren.

¹ S. 2 y 23 b.

² 1737 S. 2 y 23 c.

³ Brinkum, Varrel, Delmenhorst, Stedingen, Blumental, 1683, 1684, 1688, 1714, 1722, 1726, 1747, 1768, 1777 S. 2 y 6, 25 h.

Hinsichtlich der Versorgung mit Rohstoffen und Heizungs-material war für die Brauer die Aufrechterhaltung des Stapel-rechtes von besonderer Bedeutung. Die Kämpfe mit der Kauf-mannschaft wegen des Durchfuhrhandels sind schon erwähnt. Aber auch die Einfuhr war mit Schwierigkeiten verknüpft. Das Korn kam aus Thüringen zu Schiff die Weser herab; dabei war man auf den guten Willen der Landesherrn und Städte, durch deren Gebiet die Ware gebracht wurde, angewiesen¹. Daß man sich von ihnen keines allzu großen Entgegenkommens versah, ist nur zu begreiflich. Hatten diese ihrerseits doch oft genug Grund zur Klage über Zurückhaltung von Waren, die für sie bestimmt waren. So erreichte es immer nur ein Druck seitens der Regierungen von Hannover und Oldenburg, um die in Bremen angehaltene Gerste zu bekommen². Auch die Schiffer ließen es beim Trans-port an Sorgfalt fehlen. In den offenen Schiffen war das Korn jedem Wetter ausgesetzt, so kam es häufig feucht und verdorben an. Seit 1697 wiederholt sich die Forderung, das Korn nur in bedeckten Schiffen zu belördern³. 1708 machte man den Vor-schlag, daß die Kaufleute den Schiffern die Fracht vorenthalten sollten, wenn sie verdorbene Ware brächten. Zur Kontrolle wird ein Probesack gefordert. Dieses Mittel sollte gleichzeitig auch den Fälschungen vorbeugen, die wohl sehr im Schwange waren. Aus dem Jahre 1737 haben wir eine Beschwerde, nach der die Thüringer Gerste sogar mit $\frac{1}{4}$ Hafer vermischt in Bremen anlangte⁴.

Schwierig war ferner für die Brauer die Ermöglichung einer ausreichenden Holzzufuhr, die für sie sowohl zur Feuerung als auch zur Tonnenbeschaffung wichtig war. Holzhändler und Tonnen-macher suchten dabei natürlich auch ihren Vorteil wahrzunehmen. Über erstere klagt man 1700, daß sie durch Zurückhaltung des Holzes den Preis höher trieben. Der Preis stieg denn auch ge-

¹ 1707 S. 2 y 1: Im 18. Jahrhundert zahlte man dem Kurfürsten von Hannover dafür Subsidien. 1683 fordern die Brauer betreffend die Zufuhr von Brennholz ein Schreiben an den Kurfürsten von Branden-burg, 1695 wird ein solches nach Celle erwähnt.

² S. 2 y 16 a: Beschwerden und Anfragen aus Nienburg (1626), Braunschweig (1637), Celle (1721, 1749), Scharmbeck (1739), Delmenhorst (1740), Verden (1741), Münden (1767), Thedinghausen (1739 S. 2 y 18).

³ S. 2 y 6, auch 1700, 1708, 1711, 1723.

⁴ 1739 S. 2 y 1 u. 6.

waltig, von 1715—17 allein von 3 auf 5 Rt.¹ 1739 verfügte dann der Senat, daß das Brennholz nicht weiter verteuert werden dürfe. Zugleich erinnert er an das Verbot des Wiederverkaufs². Als Brennmaterial kam außerdem noch Torf in Betracht, der aus dem Oldenburgischen auf der Hunte und Weser nach Bremen kam. Die erste Klage über die Preissteigerung des Torfes findet sich schon 1619; damals wird sie dem starken Verbrauch durch die Salzsieder Schuld gegeben. 1623 wird ihnen ein Verbrauchsmaximum festgesetzt³. Besonders am Ausgange des 18. Jahrhunderts trat eine große Preissteigerung auf; in den Jahren 1772 bis 1789 verdoppelte sich der Preis fast. Auch beim Torftransport gab es Verdrießlichkeiten; man klagte, daß ungenau gemessen werde und zuviel Torf beim Verladen ins Wasser fiel⁴; auch trieben die Torfschiffer Vorkäuterei⁵.

In dem Verhältnis zu den Tonnenmachern sind zwei Punkte von ausschlaggebender Bedeutung, die beide eine nachteilige Wirkung auf die Brauer ausübten. Sie betrafen die Güte und die Größe der Tonnen. Die schwierige und teure Holzbeschaffung trieb die Tonnenmacher dazu, nicht mehr Eichenholz, sondern das billigere Buchenholz zur Herstellung ihres Fabrikats zu verwenden, was den Nachteil hatte, daß die Tonnen oft undicht waren⁶. Die Wirte beklagten sich, daß sie keine vollen Tonnen erhielten. Die Tonnenmacher wurden wiederholt aufgefordert, ein größeres Lager zu halten, mit der Durchführung der Bestimmung, sie sollten 200 t vorrätig haben und für jede Tonne, die bei der Revision fehle, 24 Gr. bezahlen, scheint niemals Ernst gemacht zu sein⁷. 1739 nimmt sie der Rat sogar den Brauern gegenüber in Schutz, indem er diese auffordert, doch mehr für die Tonnen zu geben, da das Material viel teurer geworden sei; dann würden die Tonnenmacher

¹ 1732 S. 2 y 6: Bezeichnend für den Holzmangel in Bremen ist, daß Butjadingen damals seinen Bedarf an Holzgeräten in Hamburg decken mußte.

² S. 2 y 1.

³ P. 6 a 9 c 3 b 1 S. 571 u. 768.

⁴ 1739, 1744 S. 2 y 1.

⁵ 1610 S. 2 y 6: 1683 wurde Aufsichtsgeld über den Torf von 1 Gr. auf 2 für den Hund erhöht.

⁶ 1723, 1732 S. 2 y 6.

⁷ 1717 S. 2 y 6, 1730 S. 2 y 15 b, 1739 S. 2 y 1.

auch bessere Ware liefern und größeres Lager halten¹. Die Preise für Tonnen gingen seit 1680 bedeutend in die Höhe. Von 24 Gr. für die ganze Tonne stiegen sie 1681 bis auf 48 Gr., 1730 auf 60—70 Gr. 1757 kostete die Vierteltonne schon 24 Gr., 1768 die halbe Tonne 48—60 Gr. Weiterhin war es ungünstig für die Brauer, daß der Absatz sich allmählich in immer kleineren Gebinden vollzog, dadurch wurden die Unkosten verhältnismäßig groß. Noch 1741 war die kleinste erlaubte Tonnensorte die $\frac{1}{4}$ t, 1757 ging man zur $\frac{1}{8}$ t herab, 1784 gab es schon $\frac{1}{16}$ t².

Auf alle Art versuchte man den Brauern ihre Tonnen zu erhalten; darum sollten ihre Zeichen eingebrannt sein, der in älterer Zeit erlaubte Bremer Schlüssel scheint später verboten gewesen zu sein; auch die Bezeichnung der Tonnen mit Zahlen war nicht mehr statthaft³. Man wollte offenbar nicht nur die Bremer Tonnen auf dem Lande feststellen, sondern auch die Eigentümer erkennen können, was auch bei dem Nachweis verbotener Bierlieferung von Wichtigkeit sein konnte. Die Ausfuhr neuer Tonnen, die Verschleppung und Durchsägung wurde unter Strafe gestellt. Wer Übertreter angeben konnte, bekam ein Drittel der Strafsumme (24—35 Gr.). Der Name des Angebers sollte verschwiegen werden, da man fürchtete, daß sich sonst bei dieser geringfügigen Belohnung niemand zur Anzeige bereit finden würde⁴. Um die Tonnenmacher nicht zu schädigen, wurde die Einfuhr fremder Tonnen verboten⁵.

Eine weitere Schwierigkeit lag in der Beschaffung der Hilfskräfte. Gesinde war im 18. Jahrhundert schwer zu bekommen, da die Fabriken und die Werber den Brauern die Leute entzogen⁶. Die Sozietät mußte ihren Mitgliedern ausdrücklich das gegenseitige Abspenstigmachen des Gesindes verbieten⁷. Auch sollte

¹ 1739 S. 2 y 1, 1732 S. 2 y 6.

² S. 2 y 6.

³ 1685 S. 2 y 15 a, 1683—85 S. 2 y 6, 1741 S. 2 y 1.

⁴ 1736 S. 2 y 15 c, 1741 S. 2 y 1: Auch Braupfannen durften nicht ausgeführt werden, ja, es wurden 1650 sogar nach Nienburg bestimmte angehalten (S. 2 y 13), schon 1626 war es verboten (S. 2 y 13, 1741 S. 2 y 1), 1708/09 trug die Sozietät darauf an, den Kupferschlägern die Ausfuhr der Pfannen überhaupt zu verbieten.

⁵ 1733 S. 2 y 15 b.

⁶ 1768 S. 2 y 22 a.

⁷ 1768 S. 2 y 6.

niemand einen Dienstboten annehmen, der von einem Brauer ohne Zeugnis entlassen wäre¹.

Auch die Hilfskräfte wurden teurer. Die Sackträger bekamen 1624 7 Gr., die Inschläger und Säcke binder 1½ Gr. für die Last, 1691 wurden schon 10 Gr. für das Tragen, 2 Gr. für das Einsacken und 3 Gr. für Bier berechnet. Das bedeutete eine Steigerung der Unkosten für eine Last Gerste von 8½ auf 15 Gr.². Die Sackträger waren dabei aber keineswegs zufrieden³. 1732 forderten sie sogar 40—48 Gr. Lohn auch bei kleineren Säcken und 2 Gr. Trinkgeld. Auch die Müller gingen im Preise für das Mahlen des Malzes in die Höhe. Statt 24 Gr. für den Brau Malz nahmen sie 1712 48 Gr. bis 1 Rt.; die Brauer boten ihnen von sich aus 36 Gr. 1752 war der festgesetzte Preis 48 Gr., 1768 60 Gr.⁴. Dazu mußte sich die Sozietät über die Unehrlichkeit der Müllerknechte beschweren⁵. Auch die Karrenführer verursachten durch Weiterverkauf den Brauern manche Ungelegenheit (s. auch oben)⁶.

2. Die Biersorten und der Bierpreis.

Infolge der veränderten wirtschaftlichen Bedingungen stiegen also die Produktionskosten für die Brauer erheblich. Die natürliche Folge hätte ein starkes Heraufgehen des Bierpreises sein müssen. Das Bestreben hierzu ist auch festzustellen, aber die erwünschte Höhe wurde nicht erreicht. In diesem Umstande haben wir einen weiteren Grund für den Niedergang der Brauerei zu sehen.

Die Kundigen Rollen berichten nichts über den Bierpreis. Vermutlich war er auf den im Rathause ausgehängten Ordnungen der Brauer verzeichnet. Näheres erfahren wir erst gelegentlich der Neuordnung in den Jahren 1742—44. In dieser wird erklärt, daß die Elterleute und Inspektoren gemeinsam den Bierpreis bestimmen sollten⁷. Deutlicher ausgedrückt, sie sollten das Bier

¹ 1741, 1757 S. 2 y 1.

² S. 2 y 6.

³ S. 2 y 23 a.

⁴ S. 2 y 6.

⁵ 1711 S. 2 y 6.

⁶ 1700 S. 2 y 6, 1741 S. 2 y 1.

⁷ 1741 S. 2 y 1.

einer der drei erlaubten Biersorten zuweisen. Man unterschied 2-, 3- und 4-Grotenbier. Ursprünglich wird man wohl nur eine stärkere und eine schwächere Sorte gehabt haben. Die erstere war für den Export, die letztere dünnere zum städtischen Verbrauch bestimmt. Jenes war das Rotbier, das vor der Ausfuhr geprobt werden mußte, dieses das Weißbier, das wohl nur den Transport in die nächste Umgebung vertrug¹. Die Höhe der Akzise war für beide Sorten gleich². Im 17. und 18. Jahrhundert spielt die Hauptrolle das 2- und das 3-Grotenbier. Das Streben der Brauer ging nun hauptsächlich dahin, das billigste Bier auszuschalten und eine teurere Sorte dafür einzuführen. Die höheren Produktionskosten veranlaßten wohl zum Teil diese Tendenz. 1624 gab es schon Bier zu 10 und 12 Groten, obwohl die Herstellung von teurerem Bier als zu 4 Groten verboten war. Eine Bitte um die Erlaubnis von 5-Grotenbier wird 1625 abgeschlagen³. 1760 wollte man wegen des vielen in Umlauf befindlichen schlechten Geldes nur 3- und 4-Grotenbier herstellen. Ein von der Sozietät gefaßter eigenmächtiger Beschluß wurde vom Senat kassiert. Ebenso erging es noch einer im Jahre 1771 von den Brauern aufgestellten Verordnung⁴. Einen anderen Weg schlug der Teil der Brauer ein, der der drohenden Schmälerung des Verdienstes dadurch zu entgehen suchte, daß er seinen Absatz durch die Herstellung von ganz billigem Bier vergrößern wollte. Aber auch die Herstellung von Bier unter 2 Groten wurde untersagt⁵.

Nach der Verordnung von 1741 betrug der Preis für eine Tonne 3-Grotenbier 4 Rt. (1678: 3½ Rt.), wobei schon der Rabatt für die zwanzigste Tonne eingerechnet war. 2-Grotenbier kostete die Tonne 2 Rt. 36 Gr., 4-Grotenbier (1784) 5 Rt. 24 Gr. Das 2-Grotenbier zeigt eine sinkende, das 3-Grotenbier eine steigende Preistendenz. Das 4-Grotenbier scheint erst am Ende des 18. Jahrhunderts Bedeutung gewonnen zu haben⁶.

¹ Oelrichs 1489, § 152. 1610 S. 2 y 6, 1723 P. 2 y 8.

² 1626 P. 6 a 9 c 3 b 1 S. 141.

³ S. 2 y 21 b.

⁴ S. 2 y 21 a.

⁵ 1678 S. 2 y 1, 1784 S. 2 y 21 a.

⁶ 1757 betrug der Preis für ¼ t 24 Gr. = 1 Rt. 24 Gr. für die Tonne 3-Grotenbier, 1678 3½ Rt., 1741 4 Rt. (S. 2 y 1).

Fünftes Kapitel.

Die Belastung durch die Abgaben.

1. Die Arten der Belastung.

Einen verhängnisvollen Einfluß auf die Entwicklung des Gewerbes übte die Belastung der Brauer durch Akzise und Konsumtion aus, deren Höhe seit der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts in beständigem Steigen begriffen war. Sie half die ungünstige Lage der Brauer noch verschärfen. Andererseits ist nicht zu vergessen, daß die Stadt in dem Bestreben, ihre wachsenden finanziellen Bedürfnisse zu decken, in dieser Art von Besteuerung nur ein landläufiges Mittel anwandte.

Bei der Betrachtung von Akzise und Konsumtion ist nun in doppelter Hinsicht ein Unterschied zu machen. Sofern sie von fremdem Getränk erhoben wurden, stellten sie abgesehen von dem für die Stadt wichtigen finanziellen Gesichtspunkte, eine Schutzmaßregel zugunsten der Bremer Brauer dar. Die Belastung des heimischen Produktes fiel dagegen in ihrer ganzen Schwere der Bremer Sozietät zur Last, die sie infolge des festgesetzten Bierpreises weder auf die Zwischenhändler, die Krüger, noch auf die Konsumenten abwälzen konnte. Weiter erschwerend war für die Brauer, daß sich die Abgaben auch auf das Heizungsmaterial erstreckten. Die zuerst erwähnte Belastung auswärtigen Bieres kann kurz behandelt werden, da die Hauptsache schon in dem Kapitel (2) über fremdes Bier gesagt ist.

2. Die Akzise.

Die ältere der beiden Besteuerungsarten ist die Akzise. Ursprünglich wurde sie nur von fremdem Getränk erhoben. Ihre erste Erwähnung für Bremen findet sich in einer Urkunde des Jahres 1369, in der bestimmt wird, daß die Akzise für Wein 20 Jahre zum Besten der Erhaltung der Stadtmauer erhoben werden solle¹. Die Bierakzise tritt zuerst in der Kundigen Rolle von 1450 auf, nach der von Einbecker und Gheismer Bier von jedem Faß $\frac{1}{2}$ Mark »to tzise« erhoben werden solle². Auch hier handelt

¹ Brem. U.B. 3, Nr. 355.

² S. 2 y 21 e.

es sich anfangs nur um eine Abgabe von auswärtigem Getränk. Von einer näheren Regelung erhalten wir erst Kenntnis durch die Akziseordnung des Jahres 1628. Die Höhe der Abgabe schwankt hier zwischen 7 Gr. 2 $\frac{1}{2}$ Schw. und 1 Rt. (Vgl. auch Kap. II, 2.)¹

Bedeutsamer für die Sozietät war die Abgabe, die sie selbst direkt betraf. In der kundigen Rolle von 1489 wird die Berechtigung sich Brauer zu nennen, an die Bedingung geknüpft, daß der Betreffende wenigstens für vier Braue Akzise bezahlt haben müsse. Auch mußte sich jeder, »de ein bruwer wesen will« bis zum Palmsonntag in das Akzisebuch eingeschrieben haben². Damals war das keine neue Verordnung; das geht schon daraus hervor, daß ausdrücklich verboten wird, einem anderen etwas zuzuschreiben. Mithin wird die Entstehung der Akzise in die Zeit vor 1489 etwa zwischen 1450 und 1489 zu setzen sein. Die Akzise wurde sowohl von dem in Bremen verschenkten als auch von dem auszuführenden Bier erhoben. Seit 1625 wurde für den Brau 2 Rt. 45 Gr. entrichtet, für jeden über 52 das Doppelte³. Schon 1616 hatten die Brauer eine ihnen angesonnene Erhöhung abgelehnt⁴. 1790 ist einmal von einer dreifachen Akzise für die Brauer über 52 die Rede, diese kann aber nur vorübergehend erhoben worden sein⁵, auch in anderer Hinsicht ist diese Eingabe der Brauer nicht zuverlässig. Man hatte damals ein Interesse daran, die ungünstige Behandlung der Brauer zu unterstreichen. Man versuchte nämlich eine Aufhebung der Akzise zu erreichen, wurde aber abschlägig beschieden. Begründet wurde die Ablehnung damit, daß der Erlaß dem gesunkenen Gewerbe doch nicht mehr helfen werde, daß man das Geld brauche und daß in Hannover die Abgaben noch höher wären⁶.

¹ Oelrichs a. a. O., § 115.

² Oelrichs a. a. O., §§ 154 u. 162. — 1650 S. 2 y 1: Meldung in den 12 Tagen zwischen Weihnachten und Dreikönige.

³ S. 2 y 22 al.

⁴ P. 6 a 9 c 3 b 1.

⁵ S. 2 y 22 a 1.

⁶ Im einzelnen ist manches unklar. Über die Belastung durch die Akzise im 16. Jahrhundert liegt noch umfangreiches Material im Bremer Staatsarchiv.

3. Die Konsumtion.

Eine Belastung späteren Datums war die Konsumtion. Der Kriegsnot des 30jährigen Krieges verdankt sie ihre Entstehung. Von ihrem Ertrag wollte man die Soldaten erhalten¹. 1625 wurde eine Kommission von sechs Deputierten aus jedem Kirchspiel, worunter sich auch einige Brauer befinden sollten, niedergesetzt, um über die Einführung der Konsumtion zu beraten². Auch sie wdrue von einheimischem und fremdem Bier erhoben. Gleichzeitig mit der Akziseordnung trat 1628 auch eine Konsumtionsordnung in Kraft. Die Höhe der Abgabe für die fremden Biere schwankte zwischen 3 Rt. und 48 Gr. (Vgl. auch o. Kap. II, 2). Das Mindener Bier nahm später eine Sonderstellung ein; es brauchte allein keine Konsumtion zu bezahlen³. Verhältnismäßig hoch war die Belastung, die das Bremer Bier auf sich nehmen mußte; für Bier, das in der Stadt blieb, mußten 12 Gulden (= 6 Rt.), für Bier, das ausgeführt wurde, 4 Gulden (2 Rt.) bezahlt werden. 1628 war sie schon auf 10 bzw. 3 Rt. 45 Gr. erhöht worden. Vorübergehend wurde auch einmal eine doppelte Konsumtion erhoben, nämlich 1704 als Beitrag zum Reichskrieg, doch das auszuführende Bier blieb frei davon. Diese Abgabe war überaus unbeliebt, und die Versuche sich davon zu befreien setzten gleich nach ihrer Einführung ein. Schon 1628 suchte die Sozietät das auszuführende Bier von der Konsumtion zu befreien. Die Gesuche um Abschaffung wiederholen sich bis zum Jahre 1790. Nachdem damals der Versuch der Abschaffung der Akzise gescheitert war, versuchte man es mit der der halben Konsumtion. Bevor es aber zur eigentlichen Verhandlung über diese Frage kam, brach ein Streit zwischen Senat und Bürgerschaft aus, wie es mit der Abstimmung über das Gutachten hinsichtlich der beiden Körperschaften zu halten sei. Der Streit zog sich bis 1794 hin. Endlich 1795 kam es zur Entscheidung. Es wurden Berechnungen über den etwaigen Gewinn der Brauer und den zu fürchtenden Verlust der Konsumtionskammer aufgestellt und verglichen⁴. Dabei kam man zu dem Ergebnis, daß ersterer

¹ Sie reichte nicht aus.

² P. 6 a 9 c 3 b 2 S. 608.

³ 1658 S. 2 y 21 e.

⁴ S. 2 y 6.

gering, letzterer unverhältnismäßig groß sein würde. Die Untersuchung von Pavenstedt wirkte durchschlagend. Er wies nach, daß der jährliche Vorteil der ganzen Sozietät 800—1400 Rt., der Verlust der Konsumtionskammer dagegen 3900—4600 Rt. betragen würde. Mit der Annahme dieses Gutachtens war das Gesuch der Sozietät abgelehnt. Ob die Annahme eine Wendung zum Besseren herbeigeführt hätte, darf bei der damaligen Lage der Sozietät füglich bezweifelt werden¹.

Sechstes Kapitel.

Der Niedergang des Gewerbes.

Von einem großen Exportgewerbe hatte die Bremer Brauerei im Laufe des 15. Jahrhunderts den Übergang zu einem immerhin noch respektablen Stadtgewerbe gefunden, das auch für die weitere Umgebung Bremens noch von maßgebender Bedeutung blieb. Der 30jährige Krieg versetzte ihm den ersten schweren Schlag. Soweit sich die Entwicklung aus der Zahl der Brauer und der Braue ersehen läßt, gewähren die Quellen ein leidlich deutliches Bild von der wechselnden Lage des Gewerbes.

Vor dem Kriege gab es in Bremen 300 Brauer, schon 1636 waren es nur noch 100²; sie erreichten 1700 die Zahl 50³, 1762 gab es noch 32⁴. Von da an hält sich die Zahl zwischen 31 und 39. Zeigt diese Reihe klar die abwärts sich bewegende Linie, so begegnen wir bei der Betrachtung der Brauzahlen manchen Schwankungen. 1632 betrug sie noch 3119, eine Höhe, die nur noch einmal wieder erreicht wurde. Allein sie besagt bei der damals verhältnismäßig hohen Brauerzahl nur, daß die Produktion der einzelnen sich in mäßigen Grenzen bewegte. 1700 wurden 1204 Braue hergestellt; 1701 erfolgt eine plötzliche Steigerung auf 3132 Braue, deren Ursache nicht erkennbar ist. Ein Umschwung tritt 1740 ein, die Zahl geht auf 2018 herab; diese bleibt etwa maßgebend bis 1756, wo ein abermaliges Sinken auf 1317 erfolgt. Die Einwirkung des österreichischen Erbfolgekrieges und des 7jährigen

¹ Auch 1819 wurde noch einmal um Herabsetzung der Konsumtion nachgesucht, P. 6 a 9 c 3 b 7 2 S. 296,

² S. 2 y 10.

³ 1717 viele Brauer drohen angeblich mit dem Austritt, wenn die Pumpwerke nicht verbessert werden, S. 2 y 6 u. 22 a 2.

⁴ S. 2 y.

Krieges scheint darin wahrnehmbar zu sein¹. Einen gewissen Aufschwung nimmt die Brauerei dann in den 60er Jahren, wahrscheinlich bald nach dem Hubertusburger Frieden; diese Periode dauert bis 1771, dann geht die Zahl der Braue von 1755 auf 1306 herab; der Jahresdurchschnitt vermindert sich von 45 auf 33 Braue. Eine letzte Aufwärtsbewegung erfüllt die Jahre 1778—83; nun werden von jedem Produzenten durchschnittlich 50 Braue im Jahre hergestellt². Aber auch diese Aufwärtsbewegungen halten sich in bescheidenen Grenzen; an eine Blüte, wie sie vor dem großen Kriege geherrscht hatte, ist nicht zu denken.

Hatten die mannigfachen Gegensätze der Sozietät im Innern und nach Außen sich schon einer gedeihlichen Entwicklung entgegengestellt, so lag doch auch viel an der Ungunst der Zeitumstände. Früher war Bier fast das einzige Getränk gewesen; arm und reich waren in gleicher Weise darauf angewiesen gewesen. Bei den Vermögenden war nun allmählich das Weintrinken³, bei den gewöhnlichen Leuten seit dem Beginn des 18. Jahrhunderts das Kaffee- und Teetrinken beliebt geworden⁴. Das mußte natürlich den Bierkonsum stark einschränken. Trotz des fallenden Konsums stiegen aber Belastung und Herstellungskosten. Sie trugen dazu bei, den Kleinbetrieb vollends unrentabel zu machen. Zur Entwicklung zum Großbetrieb aber wurden die Wege versperrt. So ist es wohl der verhängnisvollste Fehler im Laufe der Entwicklung des Gewerbes gewesen, daß man der Existenzfähigkeit der Kleinbrauer die Ausdehnungswünsche der Großbrauer zum Opfer brachte. Damit verpaßte das Gewerbe die Gelegenheit, den Übergang zum Großbetrieb zu vollziehen. Im 19. Jahrhundert fristete die Sozietät nur noch ein kümmerliches Dasein; die letzten Versuche, durch Milderung der Abgaben eine Änderung herbeizuführen, war fehlgeschlagen, man resignierte und ließ es gehen wie es wollte, bis die Verordnung vom 4. April 1861 die wirtschaftlich längst abgelebte Institution der Sozietät aufhob.

¹ S. 2 y 22 a 2: Ein Vergleich der ersten und der zweiten 28 Jahre des 18. Jahrhunderts ergibt ein Weniger von 14 111 Brauen für die Zeit von 1729 bis 1757, der Aufschwung hielt also nicht an.

² R. 3 B. 4 b.

³ Über den Weinschank s. Kohl, Der Bremer Ratskeller.

⁴ 1701, 1705, 1707, 1712, 1729 P. 2 g, P. 2 p 3 a, 1757 S. 2 y 23 d.

V.

Die Hansestädte.

Von

Walther Stein.

Der Stand der Veröffentlichungen des Hansischen Geschichtsvereins, vor allem der Hanserezepte und des Hansischen Urkundenbuches, rechtfertigt heute den Versuch, festzustellen, welche Städte der deutschen Hanse angehört haben. Die Frage, welche Städte der deutschen Hanse angehört haben, deckt sich nicht völlig mit der anderen, wer zur deutschen Hanse gehörte. Doch ist die erste Frage die bei weitem wichtigere. Auch auf die zweite kommen wir am Schluß des ersten Teiles zurück.

Der Zeitpunkt, in welchem unsere Untersuchung einsetzt und von welchem an eine Beantwortung der gestellten Frage als möglich oder vielmehr als in der Sachlage begründet anzusehen ist, ergibt sich aus dem Umstand, daß zum erstenmal im Jahre 1358 Städte von der deutschen Hanse genannt werden. Damals trat zuerst die Gemeinschaft der Städte von der deutschen Hanse auf in dem bekannten Konflikt mit Flandern. »Die deutsche Hanse, im späteren Sinne, war 1358 da!.« Für die vor diesem Jahre liegende Zeit können wir die Frage, welche Städte der deutschen Hanse angehört haben, gar nicht stellen. Denn die Überlieferung gibt uns kein Recht, schon vorher von Städten von der deutschen Hanse zu sprechen. Fassen wir den Ausdruck Städte von der deutschen Hanse im Kollektivsinne als Gemeinschaft der Städte von der deutschen Hanse, so bietet uns die Überlieferung keine Gewähr für die Zulässigkeit einer beliebigen Verlängerung der Existenz dieser Gemeinschaft in die frühere Zeit hinauf. Wir sind in der glücklichen Lage, die Entwicklung dieser Gemeinschaft der Städte von

¹ Vgl. meine Ausführungen Jahrg. 1911, S. 338 ff.

der deutschen Hanse in jenen Jahrzehnten auch in ihren Vorstufen verfolgen zu können. Diese Entwicklung aber zeigt uns gerade, daß die Bezeichnung Städte von der deutschen Hanse in jenem Kollektivsinne nicht ohne Grund zuerst im Jahre 1358 bei der erwähnten Gelegenheit auftritt. Wenn wir daher unsere Erörterungen mit dem Jahre 1358 eröffnen und den Zeitraum, für welchen wir unser Thema behandeln wollen, mit diesem Jahre beginnen lassen, so liegt das begründet sowohl in der allgemeinen historischen Entwicklung, nämlich in der Geschichte der deutschen Hanse, als auch in der Ausdrucksweise unserer Quellen, in der sich jeweils die Ereignisse und die Auffassung, welche die Zeit von ihnen hatte, getreulich und unbefangen widerspiegeln.

Etwas anderes wäre es, wenn wir, von dem festen Boden, den wir durch die folgenden Untersuchungen gewonnen haben werden, ausgehend, unsere Untersuchungen auch auf die frühere, vor dem Jahre 1358 liegende Zeit erstrecken wollten. Aber es ist klar, daß in diesem Falle die Fragestellung geändert werden müßte. In welchem Sinne und in welcher Form diese Änderung stattfinden müßte, ergibt sich erst aus dem Resultat der folgenden Untersuchung, und daraus folgt weiter, daß eine Untersuchung unseres in entsprechender Weise veränderten Problems für den vor dem Jahre 1358 liegenden Zeitraum erst mit Erfolg angestellt werden kann nach Vollendung der Untersuchung des zeitlich nachfolgenden Zeitabschnittes. Wir beschränken uns hier auf diesen letzteren und erstrecken unsere Untersuchungen über das ganze 15. Jahrhundert bis in die ersten Jahrzehnte des 16. hinein. Die Fortsetzung der Untersuchung nach rückwärts, d. h. über das Jahr 1358 zurück in die Vorzeit, bleibt der Zukunft vorbehalten.

Wir können unsere Erörterungen in zwei Abschnitte zerlegen. Der erste von ihnen soll die Überlieferung und einige Grundfragen behandeln, der zweite wird uns die einzelnen Hansestädte in bestimmter Ordnung und Gruppierung samt den über ihre Eigenschaft als Hansestädte (oder im Zweifelsfalle auch als Nichthansestädte) vorliegenden Nachrichten vor Augen führen.

I. Überlieferung und Grundfragen.

Die Frage, welche Städte zur deutschen Hanse gehörten, beschäftigte schon die frühere hansische Forschung. Marquard und

Lünig veröffentlichten zwei Verzeichnisse der Hansestädte aus der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts¹. Auch Köhler und Werdenhagen haben ihren Werken Listen der Hansestädte aus später Zeit beigefügt; von ihnen ist das Köhlersche Verzeichnis (S. 12 f.) das verhältnismäßig beste. Alle diese Vorgänger besprach Sartorius im dritten Bande seiner Geschichte des hanseatischen Bundes, indem er² dort in der Beilage I Nr. 2 »Belege zu dem im fünften Buche gegebenen Verzeichnisse der in der zweyten Periode dem hansischen Bunde zugehörigen Städte« gab. Jenes Verzeichnis findet sich in dem der »Verfassung des Bundes« während des Zeitraumes von 1370—1495 gewidmeten fünften Buche³; es enthält eine Liste von 76 Städten in alphabetischer Reihenfolge, und zwar von solchen Städten, die »als volle Glieder der Bruderschaft in der höchsten Bedeutung des Wortes« anzusehen seien; diesen fügt er noch eine Anzahl von Städten hinzu, die ihm aus den Quellen als »volle« oder »mittelbare« oder »zugewandte« oder ähnlich charakterisierte Mitglieder bekannt geworden waren. In jener Beilage belegt er seine früheren Angaben mit mancherlei Auszügen aus den Quellen, und zwar mit größeren Verzeichnissen, die sich in einzelnen Rezessen und Urkunden namentlich auch des 14. und 15. Jahrhunderts finden, sowie mit zahlreichen Nachrichten über einzelne Städte. Ein Hauptfehler ist bekanntlich, daß er die holländischen und seeländischen Städte zu den Hansestädten rechnete. Dietrich Schäfer weist in seiner Geschichte der Hansestädte und König Waldemars von Dänemark⁴ auf die Schwierigkeit der Feststellung der Hansestädte in der früheren Zeit hin und nennt zahlreiche kleine und große Hansestädte. Eine reichhaltige, wiewohl nicht vollständige Übersicht gab er in seiner Gesamtdarstellung der hansischen Geschichte in den Monographien zur Weltgeschichte⁵. Endlich hat Daenell in seinem Werk über die Blütezeit der deutschen Hanse⁶ eine nach landschaftlichen Gruppen

¹ Vgl. dazu Simson, Hans. Gbll., Jahrg. 1907, S. 206 f., Meilink in dem unten genannten Werk, S. 25 f.

² Bd. 3, S. 750 ff.

³ Bd. 2, S. 124 f.

⁴ S. 449, Anm. 1.

⁵ Heft XIX, Die Hanse, S. 38 f.

⁶ Bd. 2, S. 300 ff.

geordnete Zusammenstellung der Hansestädte gegeben, die aber ebenfalls nicht vollständig ist.

Die Frage, welche Städte zur deutschen Hanse gehörten, ist wohl ebenso alt wie die Gemeinschaft der Städte von der deutschen Hanse selbst. Wir hören, daß in demselben Jahre, in welchem die Gemeinschaft der Städte von der deutschen Hanse zuerst erscheint (1358), Bremen von diesen Städten wieder zugelassen wurde zu den Freiheiten und Privilegien der gemeinen Kaufleute von der deutschen Hanse und damit aufgenommen wurde in den Kreis der Städte von der deutschen Hanse¹. Wenige Jahre später ist in den Rezessen die Rede von Städten, und zwar von mecklenburgischen und pommerschen Städten, die »non sunt in hanza«². Es liegt auf der Hand, daß man von vornherein den Kreis der Städte von der deutschen Hanse als geschlossen betrachtete, und daß man mit der Frage, wer zum Kreise der Städte von der deutschen Hanse gehöre, vertraut war. Ob man freilich in früherer Zeit diese Gelegenheit in der Richtung, daß man den erwähnten Kreis durch deutliche Bezeichnung der einzelnen und sämtlichen zugehörigen Städte feststellte, erörtert hat, ist wenig wahrscheinlich. Denn auch von der ganzen späteren Zeit, der unsere Untersuchung gewidmet ist, läßt sich nicht sagen, daß in ihr die Hanse jemals ernstlich und gründlich versucht habe, die Gesamtheit aller einzelnen Hansestädte unzweideutig festzustellen.

Ziemlich häufig tritt uns zwar in den Quellen eine Gesamtzahl der Hansestädte entgegen. Sie bewegt sich fast ausschließlich in der Siebzigerzahl und erscheint bereits in den nächsten Jahrzehnten nach dem Stralsunder Frieden. Da wird Lübeck bezeichnet als das Haupt von 77 großen Hansestädten³, die an den in der überlieferten Form sicher unhistorischen Spottvers Waldemar Atterdags von den »seevenundseventigh hensen« erinnern. Später wird häufig in den Verhandlungen und Verträgen der Hansestädte mit Nowgorod die Zahl aller Hansestädte oder der Städte von dieser und der anderen Seite der See auf 72 oder 73 angegeben⁴. Doch findet sich die Gesamtzahl 72 auch hin und wieder in englischen,

¹ S. Jahrg. 1911, S. 344.

² Zuerst 1363 H.R. I, 1, Nr. 280 § 4.

³ Koppmann, Hans. Gbll., Jahrg. 1882, S. 105 ff.

⁴ Ich finde sie zuerst 1421 H.R. I, 7, Nr. 304.

niederländischen und französischen Akten¹. Sehr unwahrscheinlich ist, daß diese Zahlen auf Zählung beruhten oder daß ihnen zu irgendeiner Zeit eine auf sorgfältiger Erkundung beruhende authentische Liste zugrunde gelegen habe. Mit Recht bezeichnet Schäfer² die Zahl 77 als Zahlenspielerlei³, und auch bei den anderen Siebzigerzahlen wird mit der Vorliebe für die Siebenzahl zu rechnen sein. In Wirklichkeit konnte man die Gesamtzahl der Hansestädte je nach dem Standpunkt, den man zu der Frage, was eine Hansestadt sei, einnahm, auch höher oder niedriger greifen. Mehr als eine Schätzung sollten jene Zahlen nicht bedeuten, und Koppmann wird recht haben, wenn er sagt⁴, man habe die Zahl 77 gebraucht, »um die ungezählte Menge der Teilnehmerinnen des Städtevereins auszudrücken und anschaulich zu machen«.

Man sollte nach den landläufigen Ansichten vom Wesen des »Hansebundes« erwarten, daß die Hansestädte sich um die Feststellung der »Bundesmitglieder« ernstlich bemüht und über deren Zahl zuverlässig unterrichtet gewesen seien. Das ist aber aller Wahrscheinlichkeit nach niemals der Fall gewesen. Wohl hatten die Hansestädte nicht selten Grund und Anlaß, sich mit dieser Frage zu beschäftigen und sich zu vergewissern, welche Städte zur Hanse gehörten. In ihren Verhandlungen mit fremden Staaten wurden sie wiederholt aufgefordert, die Namen aller Hansestädte zu nennen. Hauptsächlich die Engländer haben diese Forderung an die Hansestädte gestellt. Schon 1379 traten sie damit hervor. 1449 erklären die englischen Gesandten in Lübeck, ihr König wolle Zahl und Namen aller Hansestädte wissen und wünsche ein schriftliches Verzeichnis derselben; falls man sie nicht alle nennen wolle, möge man wenigstens die Herrschaften der in England verkehrenden Hansestädte angeben. Einige Jahre später sagten die Engländer in Utrecht wiederum, sie wüßten nicht, wie viele Städte in die Hanse gehörten, und im Jahre 1462 stellten sie dieselbe Forderung wie 1449, die auch später mehrmals wiederkehrt⁵.

¹ HR. I, 7, Nr. 592 § 7, HR. III, 2, Nr. 194, 195 §§ 3, 5, 11; 4, Nr. 321; 5, Nr. 221. Vgl. Daenell, Blütezeit 2, S. 300.

² Die Hanse, S. 37.

³ Auch Eduard IV. von England sagte 1461, er habe gehört, daß die Zahl der Hansestädte 77 betrüge, HR. 5, Nr. 263 § 9.

⁴ A. a. O. S. 110.

⁵ 1379 HR. I, 2, Nr. 212 § 4, Nr. 213 § 4; 1449 HR. II, 3, Nr. 501

Niemals haben sich die Hansestädte auf die Erfüllung dieser Forderung eingelassen; immer gelang es ihnen, den Engländern die Sache auszureden. Die Engländer bestanden auch nie hartnäckig auf der Erfüllung ihres Wunsches, wiewohl sie ihn, wie gesagt, nicht selten vorbrachten.

In erster Linie waren es administrative und politische Gründe, welche die Engländer zu ihrer Forderung veranlaßten. Der König wolle wissen, berichtet der Kaufmann zu London 1462 an die Hansestädte, wem er den Genuß der Privilegien gewähren solle. Die Zollvergünstigungen der Hanse nötigten beide Teile zu strenger Scheidung der Hansestädte von den Nichthansestädten. Außerdem suchte England in den Verkehrsbeziehungen Handhaben zu gewinnen zur politischen Beeinflussung deutscher Territorien oder auch der Hansestädte durch die Territorien. Wenn die Hansestädte sich immer der Forderung der Engländer entzogen, so mag zunächst der Grund dafür gewesen sein, daß man sich in bezug auf Zahl und Namen der Hansestädte nicht binden wollte. Den Kreis ihrer Mitglieder zu bestimmen, ihn durch Aufnahme oder Ausschließung zu erweitern oder zu verringern, mußte die Hanse sich selbst vorbehalten. So lange sie ihre Einheit aufrecht erhielt und den Schein einer auf dieser Einheit beruhenden Macht zu bewahren verstand, tat sie gut daran, sich wie eine Territorialmacht zu verhalten, von der ebenfalls eine Angabe ihrer einzelnen Bestandteile, die mit England in Verkehr standen, nicht verlangt werden konnte.

Aber die Ablehnung der englischen Forderung wird noch andere Gründe haben. Die im Jahre 1379 in London befindlichen hansischen Gesandten erwiederten den Engländern, man könne augenblicklich (*ad praesens, uff dese tiit*) die Namen aller Hansestädte nicht wissen¹. Das war, auf die Situation der Gesandten bezogen, sicher richtig. Ein anderes Mal beschwichtigten die Hansen die Engländer mit dem Hinweis, der Kaufmann zu London wisse, wer in die Hanse gehöre². Vielleicht war auch das insofern

§ 1, Nr. 504 §§ 1, 9; 1451 a. a. O. 3, Nr. 709 § 10; 1462 a. a. O. 5, Nr. 263 §§ 7, 9; 1468 a. a. O. 6, Nr. 105 § 5; 1473 a. a. O. 7, Nr. 22 § 14, Nr. 34 § 66, Nr. 36 § 5; 1491 HR. III, 2, Nr. 496 § 273.

¹ HR. I, 2, Nr. 213 § 4.

² HR. III, 2, Nr. 496 § 273.

zutreffend, als dem Kontor zu London in Fällen, wo sich Zweifel über die Zugehörigkeit eines Kaufmanns zur deutschen Hanse erhoben, die tatsächliche Entscheidung keine Schwierigkeit oder Bedenken machte. Aber ein Hauptgrund für die stets ablehnende Haltung der Hansestädte gegenüber der Forderung der Engländer war wohl auch der, daß die Hansestädte selbst nicht imstande waren, die Namen und die Zahl der Hansestädte genau anzugeben. Nicht weil die Zahl der Hansestädte zu verschiedenen Zeiten wechselte, denn diese Unterschiede hätten sich leicht feststellen und festhalten lassen, auch nicht weil die Natur der Hanse eine genauere Feststellung ihrer Mitglieder unmöglich machte, worüber die weiter unten folgenden Ausführungen Aufklärung bringen werden, sondern weil die Hansestädte auf diese Dinge, die Feststellung der Namen der Hansestädte, der Mitglieder ihrer Verbindung, keinen oder nur geringen Wert legten. Sie haben die Forderung der Engländer gelegentlich als Pressionsmittel gegen die Mitglieder der Hanse benutzt. Sie setzten unter die im Herbst 1468 festgestellten Beratungsartikel zur Lübecker Tagfahrt vom April 1469 auch den Punkt, daß England die Namen der Hansestädte, welche die Privilegien zu benutzen gedächten, wissen wolle und daß eine hansische Gesandtschaft deren Namen den Engländern übermitteln solle; die Städte, welche die Privilegien benutzen wollten, möchten Vertreter zur Tagfahrt schicken; andernfalls könnten sie Privilegien und Hanse verlieren¹. Natürlich war der wichtigste Zweck der Aufforderung, einen starken Besuch der Tagfahrt zu erzielen, keineswegs aber, auf diesem Wege die Namen und die Zahl der am Verkehr mit England beteiligten oder interessierten Hansestädte festzustellen. Auch sollte das grobmaschige Netz dieser Einladung nur die großen nicht auch die kleinen Hansestädte einfangen. In Wirklichkeit haben die Hansestädte, wie die reiche Überlieferung lehrt, kein ernstliches Interesse gezeigt, die Namen und die Zahl aller Hansestädte festzustellen. Sie waren daher, wenn die Engländer mit ihrer Zumutung auftraten, tatsächlich nicht imstande, sie zu befriedigen. Aber auch zu anderen Zeiten waren sie es nicht. Und doch wäre dabei, wie schon angedeutet wurde, die Annahme irrig, daß den Hansestädten aus Gründen, die in der Natur der Sache lagen, die Feststellung der Namen und

¹ HR. II, 6, Nr. 105 § 5.

der Zahl der Hansestädte zu irgend einer Zeit, zum mindesten während des größten Teiles des 15. Jahrhunderts, unmöglich gewesen wäre.

Über die Zugehörigkeit einzelner Städte zur deutschen Hanse sind wir durch zahlreiche und mannigfache Aussagen der Quellen unterrichtet. In sehr vielen Fällen finden sich Angaben, von mehr oder weniger zufälliger Art, welche diese oder jene Stadt als Hansestadt nennen und damit die gesuchte Eigenschaft der betreffenden Stadt festlegen. Dazu bieten die Akten oft direkte Hinweise darauf, daß eine Stadt keine Hansestadt war, und zeigen uns, daß man den Unterschied zwischen Hansestadt und Nichthansestadt stets beachtete und festzuhalten wußte. Dazu liegt eine ziemlich große Reihe von Nachrichten über die Aufnahme oder den Austritt oder den Ausschluß einzelner Hansestädte in die Hanse oder aus der Hanse vor, so daß sich Zuwachs und Abnahme der Mitgliederzahl in vielen Einzelfällen konstatieren lassen. Im großen und ganzen sind das Einzelnachrichten, die zufälligen Gründen ihre Entstehung verdanken. Sie geben freilich nicht nur über die Eigenschaft einer Stadt als Hanse- oder Nichthansestadt in einem bestimmten Zeitpunkt Auskunft, sondern wollen mitunter auch die frühere Stellung einer Stadt als Hansestadt hervorheben oder überhaupt diese Eigenschaft als eine dauernde und der Stadt als solcher anhaftende bezeichnen. Immerhin bilden diese Nachrichten oft nur isolierte Tatsachen, bei welchen eine Unsicherheit darüber, ob man sie auch für die einzelne Stadt zeitlich verallgemeinern darf, bestehen bleibt. Die Behauptungen der Städte selbst und andere Aussagen der Quellen bedürfen ebenso der Kritik wie andere Nachrichten. Sie sind keineswegs immer zuverlässig. Man kann in gewissen Fällen mit gutem Grunde an der Richtigkeit einzelner Behauptungen zweifeln. Und forscht man nach den Gründen, welche die Objektivität der Aussagen beeinträchtigen könnten, so findet man auch Zweideutigkeit und Unkenntnis im Spiele. Die Frage nach der Zugehörigkeit oder Nichtzugehörigkeit einer Stadt zur Hanse berührte wichtige Interessen der Stadt, und zugleich herrschten unter den Städten über die ältere Geschichte der deutschen Hanse und erst recht über deren Vorgeschichte im allgemeinen nebelhafte Vorstellungen und krasse Unwissenheit. Eine Untersuchung der

Zugehörigkeit der einzelnen Städte zur deutschen Hanse würde auf kaum überwindbare Schwierigkeiten stoßen und ihre Ergebnisse würden sicherlich in vielen allgemeinen und speziellen Fragen sehr problematisch bleiben, wären wir dafür nur auf zerstreute Einzelnachrichten angewiesen. Denn es ist kein Zweifel, daß auch die amtlichen Akten mitunter nachlässig geführt wurden und dabei auf klare und unzweideutige Ausdrucksweise kein Wert gelegt wurde. So sind sie mißverständlich und können zu irrigen Schlußfolgerungen verleiten.

Zum Glück besitzen wir eine Gruppe von Quellen, die uns wenigstens für die Masse der größeren Hansestädte leidlich sichere Anhaltspunkte für ihre Zugehörigkeit zur Hanse bietet. Das sind Verzeichnisse, Listen (Taxordnungen) von Hansestädten. Von solchen findet sich in dem von uns behandelten Zeitraum eine ganz Anzahl. Keine ist vollständig. Manche sind im einzelnen unzuverlässig. Sie sind bei verschiedenen Anlässen und zu verschiedenen Zwecken hergestellt. Keine einzige ist zu dem Zweck hergestellt worden, nichts anderes sein zu sollen als ein authentisches Verzeichnis aller Hansestädte. Sie sind nur für spezielle Zwecke zusammengestellt: als Matrikeln für Kriegs- oder Finanzzwecke, als Listen für Einladungen zu den Hansetagen, als Sessionsordnungen usw. Untereinander sind sie von verschiedenem Wert. Jede einzelne bedürfte zu ihrem vollen Verständnis der Erklärung aus den jeweiligen Umständen und dem Zweck der Zusammenstellung. Doch lohnt sich eine solche Einzeluntersuchung oft kaum, da sich bald herausstellt, daß die Unvollständigkeit beabsichtigt ist oder daß Nachlässigkeit und Gleichgültigkeit vorliegen, wo bewußte Absicht vermutet werden könnte. Immerhin treten uns in diesen Listen die bedeutenderen Hansestädte wenigstens in größerer, geschlossener Zusammenfassung entgegen.

Zwischen dem ersten Auftreten der Städte von der deutschen Hanse (1358) und dem ersten Verzeichnis von Städten, welches ein Verzeichnis von Hansestädten sein soll (1407), liegt beinahe ein halbes Jahrhundert. In diesem ganzen Zeitabschnitt gibt es kein derart zusammenfassendes Material, keine größere Liste, die als zuverlässige Grundlage für die Bestimmung der Städte nach ihrer Zugehörigkeit oder Nichtzugehörigkeit zur Hanse benutzt werden könnte. Der Grund dafür liegt in der damals gemeinsamen Behandlung wichtiger

politischer, handelspolitischer und rein kommerzieller Fragen namentlich in bezug auf die nordischen Reiche und die Ostsee durch Hansestädte und Nichthansestädte (holländische, seeländische u. a.), also durch eine Gemeinschaft nicht einheitlichen Charakters, und in der dementsprechend gemeinsamen und oft ganz unterschiedslosen Zusammenstellung und Vermischung beider Gruppen in den Akten und Urkunden. Die im zweiten Waldemarischen Kriege gebildete enge Interessengemeinschaft der beiden Gruppen setzte sich auch nach dem Ende der Kölner Konföderation noch eine Zeitlang fort. Die Quellen passen sich diesen Verhältnissen an, indem sie von der Hanse nicht reden, wo Hanse- und Nichthansestädte zusammen wirkten¹. Wie die Privilegien und andere Urkunden, welche die vertragsmäßigen und sonstigen Beziehungen der Städte zu den nordischen Reichen betrafen, bis zum Stralsunder Frieden diese verschiedenartigen Verhältnisse der Hanse- und Nichthansestädte genau und durchgehend berücksichtigen², so findet man auch in den auf jenen Frieden folgenden Jahrzehnten die Urkunden und Akten bemüht, diesen besonderen, ja doch nur scheinbar unklaren Umständen Rechnung zu tragen. Auch jetzt sparen sie mit dem Wort Hanse an unrichtiger Stelle. Auf ihren Versammlungen führen sie sich in den Einleitungen der Rezesse ein als Rats- sendeboten der Seestädte³, nennen sich Rats- sendeboten der Hansestädte erst auf der gleich zu erwähnenden Tagfahrt von 1407

alten an dieser Form erst seit 1412 mit nunmehr fast ungestörter Regelmäßigkeit fest. Urkunden und andere Akten, in denen bei Privilegienerteilungen, Flottenausrüstungen und anderen Gelegenheiten zahlreiche Städte genannt werden, gestatten in diesen Jahrzehnten aus den erwähnten Gründen aus sich selbst heraus keine einwandfreie Sonderung der Beteiligten in Hansestädte und Nichthansestädte. Dabei müssen wir uns in diesem Punkt bescheiden.

Die erste größere hansische Liste von Städten bietet die auf der Lübecker Tagfahrt vom 15. Mai 1407 aufgestellte Matrikel für die Ausrüstung von Schiffen gegen die Seeräuber, die aus Fries-

¹ In den Koppmannschen Hanserezessen ist freilich in Regesten, Überschriften und sonst sehr häufig von Hansestädten die Rede, wo Hanse- und Nichthansestädte zugleich in Betracht kommen.

² S. meine Ausführungen Jahrg. 1911, S. 355 ff.

³ Abgesehen von ganz farblosen Formeln.

land und anderen Gegenden den Handel störten¹. Die Matrikel ist als hansisch gedacht. Es wird nicht nur zur Bestreitung der Rüstungskosten von allen Hansestädten in deren Häfen Pfundgeld erhoben, und die Beschlüsse werden nicht nur den ausgebliebenen Hansestädten verkündigt, sondern die versammelten Städte erklären auch, sie hätten die Flottenausrüstung gesetzt auf die Anwesenden und auf alle Städte, die in die Hanse gehören, See- und Landstädte. Ebenso sagt ein preußischer Berichterstatter, daß insgesamt alle Hansestädte, die auf der Tagfahrt nicht vertreten waren, in der Matrikel veranschlagt seien². Hiernach müßten alle Hansestädte in der Matrikel genannt sein und könnten nur unter den anwesenden Städten, die dann auch in der Matrikel erscheinen, Nichthansestädte gewesen sein. Die Matrikel zählt folgende Städte auf, die wir hier und in den weiter angeführten Listen nicht in der originalen Ordnung, deren Beobachtung für unsere Untersuchung zwecklos ist, sondern der bequemeren Übersicht halber in Gruppen eingeteilt und von Westen nach Osten fortschreitend mitteilen:

Köln Nimwegen Zütphen Deventer Kampen Harderwijk Elburg;
 Dortmund Münster Soest Osnabrück; Braunschweig Hannover
 Hildesheim Goslar Göttingen Magdeburg; Bremen Hamburg
 Lüneburg Lübeck Kiel Wismar Rostock Stralsund; Greifswald
 Stettin Anklam Kolberg und andere Städte jenseits der
 Swine; Stendal Salzwedel; Preußen; Livland; Breslau
 Krakau.

Die Liste ist zum Teil summarisch aufgestellt; Preußen und Livland erscheinen nur als Gruppen. Auch die hinterpommerschen Städte werden nicht einzeln genannt. Nach dem Bericht des preußischen Gesandten war auch das unzweifelhaft hansische Emmerich auf der Tagfahrt vertreten³, obwohl es weder in der Rezesseinleitung noch in der Matrikel genannt wird. Kampen dagegen, das nach mehreren Rezesshandschriften die Tagfahrt durch einen Vertreter besandt hatte, war ebenso sicher nicht-hansisch, was auch der erwähnte preußische Gesandte in seinem

¹ HR. I, 5, Nr. 392 § 9.

² A. a. O. Nr. 398, 405.

³ Nr. 403.

Bericht ausdrücklich hervorhebt¹. Auf der anderen Seite wird wieder Wisby, welches den Städten Vollmacht erteilt hatte², in der Matrikel nicht erwähnt, und ebensowenig Zwolle, das auf derselben Tagfahrt in die Hanse aufgenommen, oder Duisburg und Wesel, deren bevorstehende Aufnahme in die Hanse eben damals bewilligt wurde.

Das nächste Verzeichnis von Hansestädten ist überliefert in der Matrikel, welche die Lübecker Tagfahrt vom 1. Januar 1430 aufstellte für Hilfeleistung der Hansestädte untereinander bei Angriffen von Fürsten oder sonstigen Streitkräften auf eine Hansestadt. Der Beschluß wurde gefaßt zur Erhaltung der Stellung der Städte »und auch damit man wisse, welchen Vorteil und Nutzen die Hanse bringe«. Die Beschließenden sind die Hansestädte und sie allein betrifft die Sache selbst. Die Tagfahrt bezeichnet sich als Versammlung von Hansestädten, und gegen den Schluß des Rezesses wird erwähnt, daß auch die dort aufgezählten ausgebliebenen Städte bei Verlust der Hanse eingeladen waren³. Man kann daher die in der Matrikel sowie die im Eingang des Rezesses und später als ausgeblieben genannten Städte zusammenfassen als Hansestädte. Es sind die folgenden:

Köln Nimwegen Zütphen Deventer Harderwijk Elburg Wesel
Zwolle Duisburg Emmerich Staveren Groningen; Dortmund
Münster Soest Osnabrück Paderborn Minden Herford Lemgo
Hameln; Braunschweig Hannover Hildesheim Goslar Göttingen
Magdeburg Halle Halberstadt Quedlinburg Aschersleben
Einbeck Northeim Helmstedt Ülzen; Bremen Hamburg
Lüneburg Lübeck Kiel Wismar Rostock Stralsund Stade
Buxtehude; Stettin Anklam Kolberg Stargard; Stendal Salzwedel
Berlin Frankfurt; preußische Städte (Thorn Danzig)
livländische Städte (Riga Dorpat Reval); Breslau Krakau.

Mehrere im Rezess genannte Hansestädte wie Staveren Groningen und Elburg werden in der Matrikel übergangen, Greifswald fehlt überhaupt.

Eine dritte Zusammenstellung von Hansestädten kann man den Akten der Lübecker Tagfahrt der Hansestädte vom 12. März

¹ Nr. 404.

² Nr. 403.

³ HR. I, 8, Nr. 712 §§ 18, 27.

1441 entnehmen. Diese Versammlung faßte den Beschluß, daß die am Besuch der Tagfahrt verhinderten Hansestädte sich jetzt und in Zukunft durch einen Eid entschuldigen sollten, dessen Formular die Versammlung feststellte. Das Formular enthält zugleich eine Aufzählung der Hansestädte, welche den Eid leisten sollten, und derer, vor denen er geleistet werden sollte¹. Faßt man die im Formular genannten mit den in der Rezesseinleitung als anwesend aufgeführten zahlreichen Hansestädten zusammen, so ergibt sich die Reihe:

Köln Nimwegen Zütphen Deventer Wesel Zwolle Duisburg Staveren Groningen Roermond Arnheim Kampen; Dortmund Münster Soest Osnabrück Paderborn Minden Herford Lemgo Hameln; Braunschweig Hannover Hildesheim Goslar Göttingen Magdeburg Halle Einbeck Ülzen²; Bremen Hamburg Lüneburg Lübeck Kiel Wismar Rostock Stralsund Stade Buxtehude; Greifswald Stettin Anklam Kolberg Neu-Stargard; Stendal Salzwedel Berlin Frankfurt Neustadt-Brandenburg; preußische Städte (Thorn Danzig); Breslau.

In dieser Zusammenstellung fehlen außer den Livländern noch manche andere: Harderwijk Elburg Emmerich Halberstadt Quedlinburg Helmstedt u. a.

Als ein durchaus nicht vollständiges, aber immerhin reichhaltiges Verzeichnis mag eine Zusammenstellung derjenigen Hansestädte hier Platz finden, die zur Lübecker Tagfahrt vom 18. Mai 1447 eingeladen und erschienen oder aus legitimen Gründen nicht erschienen waren³. Es waren folgende:

Köln Nimwegen Zütphen Deventer Harderwijk Wesel Zwolle Duisburg Groningen Roermond Arnheim Kampen; Münster Osnabrück Paderborn Minden Lemgo; Braunschweig Hannover Hildesheim Goslar Göttingen Magdeburg Einbeck Helmstedt Ülzen; Bremen Hamburg Lüneburg Lübeck Kiel Wismar Rostock Stralsund Stade; Greifswald Stettin Kolberg Neu-Stargard; Stendal Salzwedel; Danzig Thorn; Riga Dorpat Reval; Gotland; Breslau Krakau.

¹ HR. II, 2, Nr. 439 §§ 38, 39, Nr. 440.

² Vgl. HR. a. a. O. S. 353 Note e.

³ Vgl. HR. II, 3, Nr. 288 § 5.

Die Namen der ohne Entschuldigung ausgebliebenen Städte sind im Rezess nicht verzeichnet.

Eine fünfte reichhaltige Liste der Hansestädte liefern die Akten der Tagfahrt in Lübeck vom 21. September 1450. Der Rezess der Versammlung enthält hinter der Liste der anwesenden Hansestädte ein Verzeichnis der Hansestädte, welche der Einladung zur Tagfahrt nicht gefolgt und daher in die auf unentschuldigtes oder nicht angemessen entschuldigtes Ausbleiben gesetzte Strafe verfallen waren¹. Hinzunehmen muß man hier die in dem Entwurf der Tohopesate der Hansestädte vom 18. Oktober genannten Hansestädte² und eine Lübecker Aufzeichnung über die Städte, die sich bei Lübeck wegen des Nichtbesuchs der September-Versammlung entschuldigt hatten³. Endlich gehört hierher ein in dem Rezess der Utrechter Verhandlungen vom Mai bis Juni 1451 enthaltenes Verzeichnis von Hansestädten, welche aufgefordert werden sollten, sich bei Lübeck und Köln wegen des Nichtbesuches der vorangegangenen Lübecker September-Tagfahrt in gehöriger Form zu entschuldigen⁴. Hier werden als Hansestädte genannt:

Köln Nimwegen Zütphen Deventer Harderwijk Elburg Wesel
Zwolle Duisburg Emmerich Staveren Groningen Roermond
Arnheim Kampen Zaltbommel Tiel Doesborg; Dortmund
Münster Soest Osnabrück Paderborn Minden Herford Lemgo
Hameln; Braunschweig Hannover Hildesheim Goslar Göttingen
Magdeburg Halle Halberstadt Quedlinburg Aschersleben
Einbeck Northeim Helmstedt Ülzen; Bremen Hamburg
Lüneburg Lübeck Kiel Wismar Rostock Stralsund Stade
Buxtehude; Greifswald Alt-Stettin Anklam Kolberg Neu-
Stargard Gollnow; Stendal Salzwedel Berlin Frankfurt Garde-
legen Seehausen Tangermünde Osterburg; Preußen (Thorn
Danzig); Wisby.

Die livländischen und die südöstlichen Hansestädte fehlen ganz. Seit den 40er und 50er Jahren des 15. Jahrhunderts trifft man häufiger Zusammenstellungen einer größeren Zahl von Hansestädten in den Quellen. Eine sechste Liste bietet schon wieder

¹ HR. II, 3, Nr. 649 § 1.

² A. a. O. Nr. 652 u. 671.

³ A. a. O. Nr. 672.

⁴ A. a. O. Nr. 709 § 20.

der Lübecker Hansetag vom 24. Juni 1456. Der Rezess der Tagfahrt enthält ein Verzeichnis der Hansestädte, die trotz Einladung nicht erschienen waren und sich daher in der vorgeschriebenen Form vor bestimmten Hansestädten entschuldigen sollten¹. Abwesende und anwesende Städte sind folgende:

Köln Nimwegen Zütten Deventer Wesel Zwolle Staveren Groningen Roermond Arnheim Kampen; Dortmund Soest Osnabrück Paderborn Minden Herford Lemgo Hameln; Braunschweig Hannover Hildesheim Goslar Göttingen Magdeburg Halle Halberstadt Quedlinburg Aschersleben Einbeck Helmstedt Ülzen; Bremen Hamburg Lüneburg Lübeck Kiel Wismar Rostock Stralsund Stade Buxtehude; Alt-Stettin Anklam Kolberg Stargard Gollnow; Stendal Salzwedel Frankfurt Brandenburg Gardelegen Seehausen Tangermünde Osterburg Werben; Preußen; Livland; Breslau Krakau.

Münsters und Berlins Fehlen erklärt sich aus bekannten politischen Vorgängen. Auch Greifswald, Duisburg, Northeim u. a. werden nicht genannt.

Auf der Tagfahrt in Lübeck am 26. März 1461 waren nur sehr wenige Städte vertreten. Aber in der Wismarer Handschrift des Rezesses findet sich ein Verzeichnis der zur nächsten Tagfahrt in Lübeck auf den 15. Juni eingeladenen Städte². Es gibt die Zahl der letzteren auf 46 an, die Zählung ergibt 48. Das Verzeichnis ist recht unvollständig, wie auch mehrere Antworten sächsischer und süderseeischer Städte zeigen³. Stellt man alle Namen zusammen, so erscheinen

Köln Nimwegen Zütten Deventer Wesel Duisburg Arnheim Kampen; Dortmund Soest Münster Osnabrück; Braunschweig Hannover Hildesheim Goslar Göttingen Magdeburg Halle Halberstadt Quedlinburg Aschersleben Einbeck Northeim Bremen Hamburg Lübeck Kiel Wismar Rostock Stralsund Stade Buxtehude; Greifswald Alt-Stettin Anklam Kolberg Neu-Stargard Gollnow Demmin; Stendal Salzwedel Frankfurt Brandenburg; Danzig Thorn Elbing; Riga Dorpat Reval; Breslau Krakau.

¹ HR. II, 4, Nr. 458 § 14.

² HR. II, 5, Nr. 68, S. 34 Anm. 2.

³ A. a. O. Nr. 81, 90.

In dem Bericht der Danziger Ratssendeboten über die Lübecker Tagfahrt vom 23. April 1469 ist eine Sessionsordnung der Hansestädte erhalten, die, ohne nähere Erörterungen zu geben, sich auf die damals anwesenden und die nichtanwesenden Städte bezieht¹. Sie teilt die Städte gemäß der auf den Hansetagen längst herrschend gewordenen Übung ein in die Städte zur rechten und zur linken Hand. Beachtenswert scheint, daß dabei gewisse formale Gesichtspunkte mitspielen, indem die Liste augenscheinlich, wie z. B. bei den Preußen, ältere Rangansprüche berücksichtigt und dabei auf Verhältnisse zurückgeht, die zum Teil längst nicht mehr der wirklichen Gegenwart entsprachen. Sie soll vermutlich eine für alle Fälle passende Ordnung darstellen und wird diejenigen Städte aufgenommen haben, auf deren Anwesenheit auf hansischen Tagfahrten man irgendwie und vielleicht noch in Zukunft rechnen zu müssen glaubte (vgl. Kulm Braunsberg Berlin). Trotzdem ist das Verzeichnis nicht vollständig. Wir folgen bei der Aufzählung auch hier nicht der wahrscheinlich wohlherwogenen Reihenfolge der Ordnung, sondern unserer früheren Gruppierung. Es werden genannt:

Köln Nimwegen Zütphen Deventer Wesel Zwolle Staveren Groningen Roermond Arnheim Kampen Duisburg Harderwijk Elburg; Dortmund Münster Soest Osnabrück Paderborn Minden Herford Lemgo Hameln; Braunschweig Hannover Hildesheim Goslar Göttingen Magdeburg Halle Halberstadt Quedlinburg Einbeck Helmstedt Ülzen; Bremen Hamburg Lüneburg Lübeck Kiel Wismar Rostock Stralsund Stade Buxtehude; Greifswald Stettin Anklam Kolberg Stargard Gollnow; Stendal Salzwedel Frankfurt Berlin; Kulm Thorn Elbing Danzig Königsberg Braunsberg; Riga Dorpat Reval; Wisby; Breslau Krakau.

Es fehlen Aschersleben Doesborg Brandenburg u. a.

Von geringem Wert ist eine in demselben Jahre bei Gelegenheit des zwischen Köln und dem deutschen Kaufmann zu Brügge vor dem Grand Conseil Herzog Karls des Kühnen von Burgund geführten Schoßprozesses in der Streitschrift der kölnischen Partei aufgestellte Liste von Hansestädten². Sie verzeichnet die Städte

¹ HR. II, 6, Nr. 185 § 20.

² Hans. U.B. 9, Nr. 663 § 49.

Köln Nimwegen Zütphen Deventer Wesel Zwolle Staveren Groningen Roermond Arnheim Kampen Duisburg Doesburg Elburg Tiel Zaltbommel Düsseldorf Lennep Ratingen Solingen Wipperfürth; Dortmund Münster Soest Osnabrück Paderborn Minden Herford Lemgo Hameln Geseke Lippstadt Hamm Korbach Neustadt Warendorf Koesfeld Münden Haltern Unna; Braunschweig Hannover Hildesheim Goslar Göttingen Magdeburg Halle Halberstadt Aschersleben Einbeck Helmstedt Ülzen; Hamburg Lüneburg Lübeck Kiel Wismar Rostock Stralsund Sund (!) Stade Buxtehude; Greifswald Stettin Alt-Stettin (!) Anklam Kolberg Stargard Neu-Stargard (!) Gollnow; Stendal Salzwedel Frankfurt Berlin Brandenburg; Danzig Thorn; Riga Reval Dorpat; Gotland Wisby (!); Breslau Krakau; Kopenhagen(!).

Das Verzeichnis ist ohne Frage von dem wenig sachkundigen Advokat oder Prokurator der Kölner nicht nur, wie der erste Blick darauf lehrt, oberflächlich, sondern auch in tendenziöser Weise abgefaßt. Es gibt selbst vor der Aufzählung der Namen die Zahl der Hansestädte auf 80 oder mehr an, um darzutun, daß niemals die Hälfte der Hansestädte oder darüber auf einer hansischen Tagfahrt vertreten gewesen sei¹. Der Verfasser erreicht in seiner Liste sogar die Zahl 85, freilich durch die vier Doppelzählungen Stralsund Sund, Stettin Alt-Stettin, Stargard Neu-Stargard und Gotland Wisby, durch Aufnahme Kopenhagens und Einfügung von fünf bergischen Städten, deren Zugehörigkeit später besprochen werden wird. Außerdem rechnet er manche andere kleine Städte hinzu und stellt somit große und kleine Städte durcheinander. Dabei läßt er Bremen, Quedlinburg, Harderwijk aus und nennt von den preußischen Städten nur Danzig und Thorn. Man kann dem Verfasser nicht Unrecht geben, wenn er die Zahl der Hansestädte auf 80 oder mehr angibt. Aber er wollte den Anschein erwecken, als ob die von ihm aufgezählten 85 Städte solche wären, die zu den hansischen Tagfahrten eingeladen wurden oder auf ihnen erschienen.

Mehrere Zusammenstellungen von Hansestädten, die zehnte

¹ A. a. O. Einleitung, S. XXXVII. Vgl. die Beschwerden der Kontore zu London und Brügge über die Kölner auf der Lübecker Tagfahrt am 24. Aug. 1470; HR. II, 6, Nr. 356 § 83.

und die elfte in unserer Reihe, liefern die Akten der Lübecker Tagfahrten des Jahres 1470. Der Eingang des Lübecker Rezesses der Versammlung vom 31. Mai zählt die zu der Tagfahrt eingeladenen Städte auf¹. Es sind zusammen mit den anwesenden

Köln Nimwegen Zütphen Deventer Wesel Zwolle Groningen Arnheim Kampen Duisburg; Dortmund Münster Soest Osnabrück Paderborn Minden Herford Lemgo Hameln; Braunschweig Hannover Hildesheim Goslar Göttingen Magdeburg Halle Halberstadt Quedlinburg Aschersleben Helmstedt Einbeck Northeim Ülzen; Bremen Hamburg Lüneburg Lübeck Kiel Wismar Rostock Stralsund Stade Buxtehude; Greifswald Stettin Anklam Kolberg Stargard Gollnow; Stendal Salzwedel Frankfurt; Thorn Danzig Königsberg Elbing; Riga Dorpat Reval; Wisby; Breslau Krakau.

Roermond, Staveren u. a. fehlen in dieser Liste.

Ebenso nennt der Rezeß der Tagfahrt vom 24. August zunächst, und zwar nicht vollständig, die Namen der eingeladenen Städte, ehe er die Vertreter der anwesenden oder durch Vollmacht vertretenen Städte aufzählt². Insgesamt waren es folgende Hansestädte:

Köln Nimwegen Zütphen Deventer Wesel Zwolle Groningen Staveren Duisburg Elburg Roermond Arnheim Kampen; Dortmund Münster Soest Osnabrück Paderborn Minden Herford Hameln Lemgo; Braunschweig Hannover Hildesheim Goslar Göttingen Magdeburg Halle Halberstadt Quedlinburg Aschersleben Helmstedt Einbeck Northeim Ülzen; Bremen Hamburg Lüneburg Lübeck Kiel Wismar Rostock Stralsund Stade Buxtehude; Greifswald Stettin Anklam Kolberg Neu-Stargard Gollnow Stolp Rügenwalde; Stendal Salzwedel Frankfurt Alt-Brandenburg Tangermünde; Thorn Danzig Königsberg Elbing; Riga Dorpat Reval; Wisby; Breslau Krakau.

Trotz des kurzen Abstandes der beiden Tagfahrten von einander finden sich doch einige Abweichungen in den Listen, die sich aus wichtigen, sachlichen Gründen nicht erklären lassen.

¹ HR. II, 6, Nr. 330 Einl., § 2.

² HR. II, 6, Nr. 356 Einl., § 2.

Ein zwölftes Verzeichnis kann man zusammenstellen aus den im Eingang des Rezesses der Lübecker Tagfahrt vom Mai—Juni 1476 genannten Städten, welche zur Tagfahrt geladen waren, aus den dort anwesenden und denjenigen Städten, welche die Einladung abgelehnt hatten¹. Denn auch diesmal ist die Liste der eingeladenen Städte recht unvollständig. Folgende Städte werden genannt:

Köln Deventer Wesel Zwolle Groningen Duisburg Elburg Kampen; Dortmund Münster Soest Osnabrück Paderborn Minden Herford Hameln Lemgo; Braunschweig Hannover Hildesheim Goslar Göttingen Magdeburg Halle Halberstadt Quedlinburg Aschersleben Helmstedt Einbeck Ülzen; Bremen Hamburg Lüneburg Lübeck Kiel Wismar Rostock Stralsund Stade Buxtehude; Greifswald Stettin Anklam Kolberg Neu-Stargard Stolp Rügenwalde; Stendal Salzwedel Frankfurt Alt- und Neu-Brandenburg; Thorn Danzig Königsberg Elbing; Riga Dorpat Reval; Wisby; Krakau.

Es fehlen eine Anzahl süderseeischer Städte, auch Northeim und Gollnow.

Ziemlich reichhaltig ist weiter die im Eingang des Rezesses der Lübecker Tagfahrt vom 24. Mai 1487 gegebene Liste der eingeladenen und anwesenden Städte². Das Verzeichnis der eingeladenen umfaßt 57 Städte. Es wird vervollständigt durch die Aufzählung der Städte, welche Vollmacht erteilt hatten³. Insgesamt erscheinen die Städte

Köln Nimwegen Zütphen Deventer Wesel Zwolle Groningen Arnheim Kampen Harderwijk Elburg Tiel Doesborg Roermond Zaltbommel Emmerich Venlo; Dortmund Münster Soest Osnabrück Paderborn Minden Herford Hameln Lemgo; Braunschweig Hannover Hildesheim Goslar Göttingen Magdeburg Halberstadt Helmstedt Einbeck Northeim Ülzen; Bremen Hamburg Lüneburg Lübeck Kiel Wismar Rostock Stralsund Stade Buxtehude; Greifswald Stettin Anklam Kolberg Neu-Stargard Gollnow; Stendal Salzwedel Frankfurt Berlin; Thorn Danzig Königsberg Elbing; Riga Dorpat Reval; Krakau.

¹ HR. II, 7, Nr. 325, 338 Einl., § 3.

² HR. III, 2, Nr. 160 Einl.

³ A. a. O. §§ 8 u. 9.

Mehrere Städte sind übergangen oder ausgefallen: Brandenburg Rügenwalde Stolp Staveren Duisburg Wisby Quedlinburg Aschersleben Halle u. a.

Von der am 25. Mai 1494 in Bremen abgehaltenen Tagfahrt liegt der Entwurf einer Tohopesate der Hansestädte vor, in der die Städte nach den drei Dritteln gruppiert sind. Diesem Entwurf lag eine von der Tagfahrt aufgestellte, leider nicht erhaltene Matrikel (taxatie) der Hansestädte zugrunde¹. Der Entwurf ist nicht vollzogen worden. Er zählt 66 Städte auf, ist aber, wie sich unten zeigen wird, weder vollständig noch zuverlässig. Er nennt folgende Städte:

Köln Nimwegen Zütphen Deventer Wesel Zwolle Groningen Arnheim Kampen Harderwijk Elburg Duisburg Staveren Roermond Bolsward; Dortmund Münster Soest Osnabrück Paderborn Minden Herford Hameln Lemgo; Braunschweig Hannover Hildesheim Goslar Göttingen Magdeburg Halle Halberstadt Helmstedt Einbeck Northeim Ülzen Quedlinburg Aschersleben; Bremen Hamburg Lüneburg Lübeck Kiel Wismar Rostock Stralsund Stade Buxtehude; Greifswald Stettin Anklam Kolberg Stargard Gollnow; Stendal Salzwedel Berlin; Danzig Thorn Elbing Königsberg Braunsberg Kulm; Riga Dorpat Reval.

Während in dieser Zusammenstellung mehrere Städte wie Rügenwalde, Stolp, Frankfurt, Emmerich u. a. ausgelassen sind, werden andere genannt, deren Zugehörigkeit zur Hanse mit Recht bestritten wurde, wie Bolsward, oder deren Erwähnung nur dekorativ war, wie Kulm u. a.

Als fünfzehntes Verzeichnis kann die im Eingang des Rezesses des Lübecker Hansetages vom 28. Mai 1498 enthaltene Liste der eingeladenen Hansestädte gelten². Sie folgt in ihrer Aufzählung der eingeladenen Städte ziemlich genau der oben erwähnten Liste des Rezesses von 1487, nennt aber nur 53 Städte. Sie ist nicht vollständig, Emmerich z. B., welches in der Liste fehlt, hat sein Fernbleiben von der Tagfahrt entschuldigt³. Die Liste (einschließlich Emmerich) zählt folgende Namen auf:

¹ HR. III, 3, Nr. 353 §§ 33 ff., 37, 45, 46, 105, 120, Nr. 355.

² HR. III, 4, Nr. 79 § 1.

³ A. a. O. § 24.

Köln Nimwegen Zütphen Deventer Wesel Zwolle Groningen
 Arnheim Kampen Harderwijk Emmerich; Dortmund Soest
 Münster Osnabrück Paderborn Minden Herford Hameln
 Lemgo; Braunschweig Hannover Hildesheim Goslar Göttingen
 Magdeburg Halberstadt Einbeck Northeim Ülzen; Bremen
 Hamburg Lüneburg Lübeck Kiel Wismar Rostock Stralsund
 Stade Buxtehude; Greifswald Stettin Anklam Kolberg Neu-
 Stargard Gollnow; Stendal Salzwedel; Thorn Elbing Danzig
 Königsberg; Riga Dorpat Reval.

Es fehlen u. a. Frankfurt, Duisburg, Elburg, Aschersleben.

Daß man das uns erhaltene Verzeichnis der Hansestädte in dem Entwurf der Tohopesate von 1494 nicht als authentisch ansah, lehrt das Verhalten des Lübecker Hansetages vom 21. Mai 1506. Diese Versammlung stellte, jedenfalls im Anschluß an die Matrikel von 1494, eine neue Matrikel der Hansestädte auf, in welcher die meisten größeren Städte mit einer bestimmten Geldsumme veranschlagt (taxirt) wurden, während eine Reihe von ebenfalls aufgeführten kleinen Städten ohne Taxe blieb. Diese Matrikel von 1506 folgt in der allgemeinen Gruppierung der Städte nach Dritteln dem Entwurf der Tohopesate (bzw. der Matrikel) von 1494, weicht aber in der Reihenfolge der Namen vielfach von der älteren Liste der Tohopesate ab. Die Bremer Handschrift der Matrikel von 1506, die nach den Ausführungen Schäfers¹ der als verloren bezeichneten Lübecker Originalaufzeichnung am nächsten steht, zählt die in der Tohopesate von 1494 genannten 66 Städte auf. Sie fügt noch die Namen mehrerer großer und kleiner Städte hinzu, freilich ohne Taxe; von großen: Krakau Breslau Frankfurt, von kleinen: Lippstadt Unna Hamm Emmerich Warburg Bielefeld. Wir können auf die Aufzählung der in der Matrikel von 1506 genannten Städte hier verzichten, da die Namen mit denen von 1494 übereinstimmen.

Außerdem aber ist hervorzuheben, daß der Wert dieser Verzeichnisse für die Frage der Zugehörigkeit der einzelnen Städte zur Hanse immer zweifelhafter wird. Nach welchen Grundsätzen man bei der Aufstellung dieser Listen eigentlich verfuhr, ist undeutlich. Unkenntnis und Gleichgültigkeit prägen auch diesen

¹ HR. 7, S. 146 Anm. 1.

Verzeichnissen an verschiedenen Stellen ihren Stempel auf. Warum diese Stadt genannt, jene weggelassen ist, bleibt oft unklar. In einzelnen Fällen kann man einen zutreffenden Grund für die Weglassung anführen, so früher schon bei Quedlinburg oder Berlin oder Kulm oder Breslau u. a.; trotzdem kehren diese Städte in den Verzeichnissen wieder. Bei den Verhandlungen über die Taxe auf der Lübecker Tagfahrt von Mai—Juni 1507 mußte Kulm ganz gestrichen werden¹. Ernstlicher nahm sich der Lübecker Hansetag vom Juni—Juli 1518 der Frage der Zuverlässigkeit der Matrikel an. Staveren war geladen und erschienen. Es wurde aus den Rezessen festgestellt, daß Staveren seit ungefähr 70 Jahren nicht auf den Tagfahrten erschienen sei; schließlich wurde es nicht zugelassen². Einem Abgesandten Bolswards wurde erklärt, daß Bolsward nie hansisch gewesen sei. Es war in dem Entwurf der Matrikel veranschlagt, dort aber bereits als nicht zur Hanse gehörig unterstrichen. So wurde der Vertreter Bolswards abgewiesen. Außer Bolsward sind nun, nach den von Schäfer veranlaßten Feststellungen³, in der erwähnten Bremer Handschrift der Matrikel noch unterstrichen die Namen der Städte Kulm Braunsberg Stettin Ülzen Stargard Kiel Paderborn Nimwegen Groningen Roermond Arnheim Halle Stendal Salzwedel Halberstadt Hameln Helmstedt Krakau Breslau Frankfurt.

Die Bedeutung der Unterstreichung bleibt trotzdem in manchen Fällen leider unklar. Denn die Lübecker Tagfahrt vom Juni bis Juli 1518 versuchte zwar, die in bezug auf zahlreiche unterstrichene Städte bestehenden Zweifel zu lösen. Sie legte, wie der Rezeß der Tagfahrt berichtet⁴, ihrer Entscheidung eine Liste oder Matrikel der Hansestädte zugrunde: na vorlesinge des registers, darinne de ansestede genomet. Dieses Verzeichnis muß vollständiger gewesen sein als die uns bekannten Handschriften des Entwurfs der Tohopesate von 1494 und der Matrikeln. Denn in ihm war auch Venlo genannt, das in den letztgenannten Handschriften fehlt. Die Tagfahrt entschied dann auf Grund der vorliegenden Liste nach den Gesichtspunkten: Gebrauch der Privilegien, Ein-

¹ HR. III, 5, Nr. 252 § 108.

² HR. III, 7, Nr. 108 §§ 14—22.

³ HR. III, 7, S. 146 Anm. 1.

⁴ A. a. O. Nr. 108 §§ 291, 292.

ladung zu den Tagfahrten, gänzlicher Trennung von der Hanse bzw. Gleichstellung mit den Außerhansen (butenhenseschen) bei den Städten Braunsberg Stettin Ülzen Stargard Anklam Gollnow Kiel Paderborn Groningen Staveren Bolsward Roermond Arnheim Emmerich Venlo Lippstadt Unna Hamm Warburg Bielefeld Stendal Salzwedel Berlin Halle Halberstadt Quedlinburg Aschersleben Helmstedt Krakau Breslau Frankfurt.

Dagegen ging nach dem Bericht der auf dieser Tagfahrt anwesenden Ratsgesandten Danzigs die Tagfahrt bei der erwähnten Entscheidung von dem Rezeß der Bremer Tagfahrt von 1494 aus, worin enthalten war, »wat vor stede in de anse gehorich«. Der Gesandtschaftsbericht gibt sodann die Namen der Städte samt der zugehörigen Taxe an und bezeichnet die nicht mehr zur Hanse gehörigen Städte (de daeruth gedaen sien) durch Unterstreichung. Unterstrichen sind die Städte Kulm Braunsberg Stettin Ülzen Stargard Kiel Paderborn Groningen Bolsward Roermond Arnheim Emmerich Lippstadt Unna Hamm Warburg Bielefeld Stendal Salzwedel Berlin Halle Quedlinburg Aschersleben Krakau Breslau Frankfurt. Rezeß und Gesandtschaftsbericht stimmen in manchen Punkten nicht überein. Venlo fehlt im Gesandtschaftsbericht. Von Stargard und Anklam wird im Rezeß gemeinschaftlich gesagt: sie sollen eingeladen werden nach Gutdünken der wendischen Städte; der Gesandtschaftsbericht tilgt Stargard und läßt Anklam stehen. Gollnow soll nach dem Rezeß nicht geladen werden, in dem Bericht bleibt es stehen. Kiel, Paderborn und Groningen sollen nach dem Rezeß geladen werden, im Bericht werden sie gestrichen. Dasselbe Schicksal erleiden Roermond, Arnheim und Emmerich, die nach dem Rezeß eingeladen werden sollen, in dem Bericht getilgt werden. Von Halberstadt sagt der Rezeß, daß es wie die Außenhansen behandelt, also als nichthansisch angesehen werden soll; im Gesandtschaftsbericht bleibt es trotzdem unter den Hansestädten stehen. Auch Helmstedts Stellung neben Aschersleben, Quedlinburg, Frankfurt u. a. ist im Rezeß eine andere als im Gesandtschaftsbericht. Der Versuch, diese Abweichungen und Widersprüche zu erklären, braucht uns nicht aufzuhalten. Jedenfalls wird man den Angaben des Rezesses vor denen des Berichts den Vorzug geben. Der Bericht erklärt zwar im Anschluß an die in ihm mitgeteilte Liste, wie das Unterstreichen und die Be-

handlung der Frage der Zugehörigkeit zu verstehen sei: Man habe der Städte Stettin, Stargard und anderer pommerscher Städte, auch Braunsbergs und sonst noch anderer Städte gedacht und für gut befunden, solche Städte, die unter dem Druck ihrer Landesherrschaft ständen, nicht in den gemeinen Rat der Hansestädte, d. h. zu den gemeinhansischen Tagfahrten einzuberufen, damit die Verhandlungen und Beschlüsse der Städte nicht in die Öffentlichkeit kämen; dennoch solle man sie der gemeinen Städte Privilegien und Freiheiten an allen Enden genießen lassen, sofern sie wie andere ihre Verpflichtungen gegen die Hanse erfüllten. Trotzdem bleiben manche Widersprüche bestehen.

Auch die letzten Listen, die wir mit aufgenommen haben, zeigen deutlich, daß man diesen summarischen Quellen, den Verzeichnissen und Matrikeln, im einzelnen nicht zu viel Vertrauen schenken darf. Gewiß bilden sie für eine große Menge von Städten, ohne Zweifel für die Mehrzahl der aufgeführten Namen, einen sicheren Beweis für die Zugehörigkeit der genannten Stadt zur Hanse in dem Zeitpunkt der Entstehung der Liste. Aber einerseits sind die Listen nicht vollständig, jedenfalls viele von ihnen nicht, und das Fehlen eines Städtenamens kann keinen Beweis bilden gegen die Zugehörigkeit einer Stadt zur Zeit der Aufstellung des Verzeichnisses. Hierbei haben sicher neben Absicht oder Willkür auch Vergeßlichkeit oder Unkenntnis mitgewirkt. Auf der anderen Seite aber können die Listen auch nicht die hansische Zugehörigkeit der in ihr aufgezählten Städte beweisen, wenigstens nicht in jedem einzelnen Fall. Städte wie Kulm, das längst nicht mehr die geringsten Beziehungen zur Hanse hatte, oder andere, die durch ausdrückliche Erklärung bereits aus der Hanse ausgeschieden waren, wie Breslau und andere, wurden gleichwohl noch fortgeführt, während das nichthansische Kampen, wie oben erwähnt wurde¹, in der ältesten hansischen Matrikel erscheint.

Es liegt aber auch im Wesen der Hanse selbst und ihrer diesem Wesen entsprechenden Organisation, daß jene Verzeichnisse nicht den Wert authentischer, d. h. sowohl vollständiger wie im einzelnen zuverlässiger Quellen beanspruchen können. Sie bedürfen notwendig der Ergänzung und der Kritik durch die Einzelzeugnisse,

¹ S. 243.

die über die Zugehörigkeit der einzelnen Städte zur Hanse vorhanden sind. Der zeitliche Abstand dieser summarischen Quellen von einander und ihr im einzelnen mitunter geringer Grad von Zuverlässigkeit verhindern, daß sie ein genaues Bild gewähren können von dem Anwachsen der Zahl der Hansestädte und später wieder von ihrer Abnahme. Erst mit Hilfe der Einzelzeugnisse kann der genauere Nachweis dieser Entwicklung gelingen. Ob eine von unseren Listen für den Zeitpunkt ihrer Entstehung oder einen längeren Zeitraum Anspruch auf Richtigkeit im einzelnen erheben darf, hängt in manchem Falle von der Kontrolle ab, welche Einzelnachrichten ermöglichen. Dazu kommt ein anderes.

Aus dem ganzen Zeitraum, den wir ins Auge faßten, ist nur eine einzige Liste von kleinen Hansestädten auf uns gekommen. Wir sahen, daß in der von den Kölnern im Jahre 1469 aufgestellten Liste auch eine größere Anzahl von kleineren Hansestädten verzeichnet war¹. Sie erschöpft freilich deren Zahl nicht. Auch in anderen der mitgeteilten Verzeichnisse sind hin und wieder kleine Hansestädte herangezogen und mit aufgeführt. Doch ist ein Verzeichnis, welches fast ausschließlich kleine Hansestädte aufzählt, erst aus dem Jahre 1494 erhalten. Es ist auf einem Zettel als Einlage in einem Schreiben Kölns an Lübeck vom 7. November 1494 erhalten². Den Anlaß zu dieser Aufzeichnung boten die Verhandlungen der im Sommer desselben Jahres stattgehabten Bremer Tagfahrt über die oben besprochene Matrikel und Tohopesate der Hansestädte. Köln berichtet, bei den Beratungen der Städte des Kölner Drittels in Wesel über diese Fragen sei erwogen worden, daß viel mehr Städte als die in Bremen verzeichneten in diesem Teil der Hanse gelegen seien, die früher die Freiheiten der Hanse gebraucht hätten und sie zum Teil noch jetzt gebrauchten; ihre Namen enthalte der beiliegende Zettel; sie seien auch früher zum Teil zur Tagfahrt eingeladen und erschienen; es sei billig, auch diese Städte zu taxieren. Die verzeichneten Städte sind schon von Köln nach ihrer Landeszugehörigkeit eingeteilt. Es sind folgende:

Kölnische: Attendorn Arnsberg Brilon Dorsten Geseke
Rüthen Recklinghausen Werl: Münstersche: Ahlen Beckum

¹ Oben S. 248 f.

² HR. III, 3, Nr. 443.

Borken Bocholt Koesfeld Dülmen Warendorf; Klevische und Märkische: Emmerich Essen Breckerfeld Hamm Kamen Iserlohn Schwerte Unna; Geldrische: Tiel Zaltbommel; (ohne Bezeichnung): Bielefeld Korbach Lippstadt Warburg.

Diese 29 Städte sind mit einer Ausnahme — Emmerich — kleine Städte. Einige von ihnen werden gelegentlich in den oben mitgeteilten Zusammenstellungen und Verzeichnissen genannt. Diese letzteren führen in der Regel nur die großen und größeren Städte auf. Daneben gab es aber ziemlich zahlreiche kleine. Die Kölner Liste soll sich nur auf das Gebiet des Kölner Drittels erstrecken, ist aber auch für dieses nicht vollständig. Damit sind wir für die Feststellung der kleinen Städte, abgesehen von dieser Liste, auf Einzelnachrichten angewiesen. Wie ist aber dieser Nachweis auch für die frühere Zeit und im einzelnen möglich? Die Verzeichnisse und Zusammenstellungen der großen Städte, die wir besprochen haben, führen vor allem die Städte auf, die wegen ihrer Eigenschaft als Hansestädte zu den gemeinhansischen Tagfahrten eingeladen wurden und auf ihnen erschienen. Woran sind nun die kleinen Städte als Hansestädte zu erkennen, wenn sie nicht ausdrücklich als Hansestädte bezeichnet werden? Es entsteht überhaupt die Frage, sind die kleinen Städte wirkliche Hansestädte? Wodurch unterscheiden sie sich von den großen? Liegt ein grundsätzlicher oder rechtlicher Unterschied zwischen den beiden Gruppen der großen und kleinen vor? Je nach dem Ausfall der Antwort haben wir zu entscheiden, ob die kleinen Städte in der Untersuchung getrennt von den großen zu behandeln sind und ob sie überhaupt in die endgültige Liste der Hansestädte hineingehören.

* * *

Die Untersuchung des Verhältnisses der großen Städte zu den kleinen führt sogleich auf die entscheidende grundsätzliche Frage: was war eine Hansestadt? welches sind die Kennzeichen einer Hansestadt? wodurch unterschied sich eine Hansestadt von einer Nichthansestadt? Die Antwort darauf gibt zugleich die Antwort auf die Frage: was war die deutsche Hanse? und zugleich auf die soeben gestellte Frage: haben auch die kleinen Städte Anspruch auf die Bezeichnung Hansestädte oder bestand ein grundsätzlicher Unterschied zwischen ihnen und den großen Städten?

Sartorius unterschied in seinem ersten Werk¹ zwei Klassen von Städten, eine höhere und eine niedere, nämlich die vollberechtigten und unmittelbaren, d. h. zu den Tagfahrten eingeladenen und stimmfähigen Städte — das sind die größeren — und die nicht eingeladenen, jedoch der Hanse verwandten oder zugewandten, aber nur mittelbaren Glieder des Bundes — die kleinen Städte. Er legte auch später in der Einleitung zur Urkundlichen Geschichte des Ursprungs der deutschen Hanse den Hauptnachdruck auf das Recht zur Besendung der Tagfahrten. Von den kleinen mecklenburgischen und pommerschen Städten, die 1365 als nicht zur Hanse gehörig bezeichnet wurden, meint er, sie seien »insofern nicht Hansestädte, weil sie nicht die Befugnis hatten, die Tagfahrten zu besenden, weder unmittelbar noch mittelbar, obschon sie am Verkehr teilnahmen«². Aber der Besuch der Tagfahrt oder das Recht darauf bildet kein Kriterium für die Zugehörigkeit oder die Nichtzugehörigkeit einer Stadt zur deutschen Hanse. Denn noch in den Jahrzehnten nach dem Stralsunder Frieden haben nichthansische Städte, wie die holländischen und seeländischen, auch Kampen, oft genug an den Tagfahrten zusammen mit unzweifelhaften Hansestädten teilgenommen. Selbst nach dem langjährigen Streit und Krieg der Hansestädte mit den Holländern und Seeländern und nach dem Abschluß des Kopenhagener Friedens lud Lübeck am 23. März 1442 auf Grund eines in Kopenhagen gefaßten Beschlusses der hansischen Ratssendeboten Amsterdam »umme bestendicheyt . . . der gemeynen hanze, jwer unde anderer stede privilegie . . . sunderges in dem ryke van Dennemarken« zur Tagfahrt in Stralsund ein, zu welcher auch die preußischen, livländischen und andere Städte, »den sodanne privilegien ok sint vorlenet«, Einladungen erhalten haben; zugleich wurde Amsterdam gebeten, dies seinen Nachbarstädten, »de der vorscreven privilegien denken to brukende«, mitzuteilen; Amsterdam lehnte freilich die Einladung ab³.

Bildet demnach der Besuch der Tagfahrt oder ein angebliches Recht darauf kein wesentliches Merkmal einer Hansestadt, so fragt sich, wo das entscheidende Kriterium zu suchen ist. Ich habe schon

¹ Gesch. d. Hanseat. Bundes 2, S. 50 ff., 124 ff.

² S. 87, vgl. S. 81 f.

³ HR. II, 2, Nr. 574, 577.

früher die Frage beantwortet durch den Satz, daß die deutsche Hanse die autonome Vereinigung derjenigen niederdeutschen Städte war, deren Angehörige zur Zulassung zu den auswärtigen Niederlassungen und zur Teilnahme an den Privilegien der niederdeutschen Kaufleute im Auslande berechtigt waren¹. Damit stimmt die Ansicht D. Schäfers überein: »Unbedingt sicher ist aber, daß die Frage der Zugehörigkeit [einer Stadt zum Bunde] gleichbedeutend ist mit der Frage der Teilnahme an den Rechten des Kaufmanns im Auslande, auf den Kontoren«². Ebenso sieht Daenell das entscheidende Moment für die Zugehörigkeit einer Stadt zur Hanse in der Berechtigung ihrer Angehörigen zum Genuß der hansischen Privilegien im Auslande³; er spricht dann aber von mittelbar der Hanse zugehörenden Städten, von den größeren westfälischen Städten als »wirklichen« Hansestädten und von kleineren Hansestädten als »nicht vollwertigen« Hansestädten; die Hansestädte seien zu scheiden in direkte und indirekte, oder unmittelbare und mittelbare; letztere (d. h. die indirekten und mittelbaren) standen nur durch Vermittlung der direkten oder unmittelbaren im Zusammenhang mit dem Bunde. Auch Meilink⁴ unterscheidet mittelbare und vollberechtigte Hansestädte. Er bemerkt, es habe sich im Zusammenhang mit der Entwicklung eines früher unbekanntem Begriffs Hansestadt im Sinne einer deutschen Stadt, deren Kaufleute allein oder wenigstens früher als die anderen berechtigt waren zu den Privilegien und Rechten der Niederlassungen im Auslande, die feste Gewohnheit herausgebildet, nur diese Städte zu den Versammlungen, auf denen die Angelegenheiten der deutschen Kaufleute beraten wurden, einzuberufen und ihnen eine Stimme zu gewähren. Durch diese Bedingungen seien aber zahlreiche Städte, namentlich kleinere, ihres alten Hanserechts beraubt worden. Diese ausschließende Tendenz der Entwicklung zur Beschränkung des Hanserechts auf jene Hansestädte hätte sich freilich nicht völlig durchsetzen können. Erst später seien diese Verhältnisse in dem Institut der mittelbaren Städte, die eine Zwischenstellung zwischen

¹ Beiträge, S. 15.

² Die Hanse, S. 37.

³ Blütezeit 2, S. 297, 300, 302.

⁴ De Nederlandsche Hanzesteden tot het laatste kwartaal der XIV. eeuw, S. 18—30.

den Hansestädten und den Nichthansestädten einnahmen, geregelt worden. Diese kleineren Städte, die mittelbaren, seien als nicht vollberechtigte Hansestädte nicht zu den Hansetagen einberufen worden und seien nicht stimmfähig gewesen, sondern hätten nur indirekt durch das Mittel eines Vororts ihre Wünsche zum Ausbringen dürfen.

So wenig die Schwierigkeit verkannt werden soll, diesen Verhältnissen und ihrer Entwicklung einen auch in formaler Hinsicht befriedigenden Ausdruck zu geben, sei doch schon hier darauf hingewiesen, daß die mittelalterlichen Quellen der hansischen Blütezeit die Ausdrücke mittelbare und unmittelbare oder indirekte und direkte oder vollberechtigte und minderberechtigte Städte nicht kennen.

Vielleicht verschaffen wir uns auf dem kürzesten Wege einen Blick in das Wesen der deutschen Hanse, wenn wir die Ausdrucksweise der Quellen selbst und ihre kürzeren oder etwas ergiebigeren Aussagen über die Natur der Hanse ins Auge fassen. Auch beabsichtigte Äußerungen darüber sind gar nicht selten. Doch zeigt sich bald, daß die Schwierigkeit, von dem Wesen der Hanse eine richtige Vorstellung zu gewinnen, zum Teil in den Quellen selbst liegt, eben in ihrer Ausdrucksweise, auch in ihren speziellen Aussagen, und überhaupt in ihrer ganzen Art. Ihre Entstehung, ihr Zweck und ihre Formen sind so mannigfaltig, daß man sie unter recht verschiedenen Gesichtspunkten verstehen und erklären muß. Vor allen Dingen dienen sie praktischen und politischen Zwecken. Etwas Grundsätzliches und Unanfechtbares über das Wesen der Hanse auszusprechen oder festzulegen, liegt ihnen in der Regel fern. Im Gegenteil suchen sie wohl eher einer solchen Formulierung oder Erklärung aus dem Wege zu gehen. Man wollte praktische Politik treiben und war sich dessen stets bewußt. Darum vermied man im allgemeinen doktrinäre Erörterungen, und nur bei besonderen Anlässen, unter dem Zwang der Umstände, entschloß man sich, auch dem Wesen der Hanse einmal rücksichtsloser auf den Grund zu gehen, den Kern ihres Wesens bloßzulegen. Immerhin liegen zahlreiche Äußerungen vor, die sowohl im einzelnen, wie in ihrer Gesamtheit geeignet scheinen könnten, uns über das Wesen der Hanse Aufklärung zu verschaffen.

Die Hanse bezeichnet sich selbst als »Hanse«, »deutsche

Hanse¹. Damit begnügt sie sich in der weit überwiegenden Mehrzahl aller Fälle, in denen sie genannt wird; ein erklärender oder spezialisierender Zusatz fehlt. Soll die Gesamtheit besonders betont werden, die Gemeinschaft der Städte, so nennt sie sich die »ganze deutsche Hanse«, »die gemeine deutsche Hanse«, »die ganze gemeine Hanse«, »die gemeinen Städte, die in der Hanse sind«, »die Städte gemeinlich, die da sind in der deutschen Hanse«, »gemeine Hansestädte« oder ähnlich. Nicht selten empfand man aber doch das Bedürfnis, dem Wort Hanse eine speziellere Bezeichnung, eine Art Erklärung mitzugeben. Das bloße Wort »Hanse«, »deutsche Hanse« erschien den Nichthansen und denen, die nicht in dieser Hanse lebten und webten, oft fremd, und den Hansen selbst, zumal in der Zeit der lebendigen Anteilnahme an den hansischen Dingen und des regen hansischen Gemeingefühls, also namentlich etwa seit der Wende des 14. und 15. Jahrhunderts, oft formelhaft und ein-druckslos. Die Erklärungen und Erläuterungen, die man hinzufügte, waren sehr verschieden. Das lag in der Natur der Sache. Die Fremden legten sich ihre Deutungen zurecht, und die Hanse berechnete ihre Deutungen auf die Fremden. Untereinander gefielen sich die Hansen in mannigfachen Zusätzen und Umschreibungen, je nach dem vorliegenden Zweck oder nach der Gewohnheit eines Schreibers, oft auch nach Laune und Zufall. Versuchte man damals das Wesen der Hanse in kurzen Worten zu bestimmen, so war man um Ausdrücke nicht verlegen. Man griff, wie gesagt, zu sehr verschiedenartigen, bestimmten und unbestimmten, scheinbar eindeutigen und scheinbar vieldeutigen, technischen und vulgären.

Häufig erwecken diese Bezeichnungen und Erläuterungen den Eindruck großer Präzision und erheben den Begriff der Hanse in die Region unzweideutiger staatsrechtlicher Vorstellungen. Recht charakteristisch in dieser Hinsicht ist die schon erwähnte Supplik aus der Zeit Urbans VI. (1378—89), welche Lübeck bezeichnet als »capud et principalis civitas septuaginta septem magnarum civitatum, que habent et per longa tempora habere consueverunt unam ligam seu

¹ Wo in unseren Ausführungen von der Hanse oder von Hanse die Rede ist, ist es selbstverständlich immer nur im Sinne von deutsche Hanse.

confederacionem inter se proprie henzam nuncupatam¹. Wie schon der Hinweis auf die »langen Zeiten« verrät, war die Äußerung auf das nicht sachkundige Ausland berechnet. Aber auch sonst, früher oder später, wird dem Ausland gegenüber die Hanse gelegentlich hingestellt als ein Bund, ein Bündnis, eine confoederatio, eine liga. Bei den Verhandlungen mit den Engländern in Utrecht i. J. 1473 heißt es von den Kölnern, »qui a congregacione et confederacione hanze seclusi cognoscuntur«². Damals forderten die Engländer die Hansen zur Nennung aller Städte auf, »qui sunt de ipsorum liga«³. In dem Friedensvertrage der Hanse mit den Engländern in Utrecht vom Jahre 1474 wird die Hanse als »confederacio hanze Theutonice« bezeichnet, und in der Exemplifikation der Parlamentsakte von 1475 spricht König Eduard IV. von den »merchautes of Almayne beyng of the liege and confederacion of the Duche hanze«⁴. In dem Protest der hansischen Gesandten gegen das Verhalten der englischen Gesandten im Jahre 1435 nennen sich jene die Gesandten »universarum partium orientalium in confederacione, que vulgo Alemannorum hanze nuncupatur, existencium«⁵. Über die Verhandlungen der Hansen mit den Engländern in London i. J. 1379 berichten jene, die englischen Kaufleute meinten, es wäre nützlich und gut, »dat wy ener lude werden« und die Hansen die Engländer »an unsen verbunt unde vryheyt nemen«; die Hansen erklärten, das sei nicht möglich und sie hätten keine Vollmacht, »dat wy yeneghe vromede naciën buten Almanien in unsen verbunt, recht ofte privilegien nemen«⁶. In dem ewigen Frieden zwischen Frankreich und der Hanse vom August 1483 wird, ebenso wie im Utrechter Frieden mit England, der Fall berücksichtigt, daß eine Hansestadt sich trennt »a corpore, communitate seu liga ejusdem Hanse«⁷. Die Hansestädte lehnen in einem Schreiben an Karl VIII. von Frankreich (1487) ab, daß durch Hilfe »nostrorum de ansa Teutonica confederatorum« Piraten unterstützt seien, denn »ex nostris confederatis nemo pirati-

¹ Hans. Gbll., Jahrg. 1882, S. 105 f.

² HR. II, 7, Nr. 37 § 29.

³ A. a. O. Nr. 36 § 5.

⁴ A. a. O. Nr. 142 § 11, Nr. 287 § 1.

⁵ HR. II, 1, Nr. 431.

⁶ HR. I, 2, Nr. 210 §§ 8. 6.

⁷ Hans. U.B. 10, Nr. 1098.

cam exercet«, und Ludwig XII. von Frankreich schreibt 1507 den 72 Städten »vestre societatis et confederacionis«, wie Maximilian in einem Schreiben von 1509 an den Großfürsten Wassilie IV. Iwanowitsch von Lübeck »tam suo quam aliorum confederatarum 72 civitatum de ansa Teutonica nuncupatarum nomine« spricht¹.

Nicht allein in den Beziehungen der Hanse zum Auslande kommen diese Ausdrücke vor, auch die Hansestädte selbst bedienen sich ihrer in ihrem Verkehr untereinander. Bei den Verhandlungen der Ratssendeboten der wendischen Städte in Preußen mit dem Hochmeister und den preußischen und livländischen Städten i. J. 1427 heißt es: »darsulves weren ok der gemenen stede des landes to Prutzen sendeboden, de in deme verbunde der henze sin«. Ebendort ist die Rede davon, daß der Hochmeister »sinen steden de in dem verbunde der henze weren«, gestatten möge, den wendischen Städten gegen Dänemark beizustehen, oder sie werden an ihre Pflicht ermahnt, »de se van verbundes wegene der henze schuldich weren to donde«². Ebenso bitten auch die in Danzig versammelten hansischen Ratssendeboten am 30. April 1427 die Städte Krakau und Breslau um Hilfe gegen Dänemark, »als ir von verbundes wegen der henze und uns pflichtich seit czu thuene«³. Derselbe Anlaß liegt vor, wenn die Lübecker Tagfahrt vom 1. Jan. 1430 auf das Hilfesuch der gegen Dänemark kriegführenden Städte erklärt, daß die gemeinen Städte zu Hause über diese Hilfeleistung schlüssig werden und ihre Antwort den kriegführenden Städten baldigst mitteilen sollten, »wente id anders cleyne nut ende orbar were, dat de henze unde verbund der henze inbrachte, wanne eyne stad der henze der anderen in eren redeliken notsaken nyne hulpe, trost unde sture en dede«⁴. Auch das Einladungsschreiben der Lübecker Versammlung vom April 1431 an die livländischen Städte, worin diese zum Besuch der bevorstehenden Tagfahrt aufgefordert werden, weist darauf hin, es sei, wenn die Städte nicht kämen, zu besorgen, daß jeder seinen eigenen Vorteil suche, »dar mede de erlike bund unser hense, de

¹ HR. III, 2, Nr. 137; 5, Nr. 221, 538; vgl. Nr. 543 § 4: de van Lubeke unde de 73 steder mith one in verbunde synde.

² HR. I, 8, Nr. 182 §§ 2, 4, 10.

³ A. a. O. Nr. 148.

⁴ A. a. O. Nr. 712 § 5.

mit groter wiisheit, arbeide, kosten unde blotgetinghe manniges erliken mannes vorgaddert unde to hope geknuppet is¹, wieder gelöst und zerstreut werde¹. Einmal findet sich in einem Schreiben der livländischen an die preußischen Städte vom 22. Jan. 1441 der heute vielfach gebrauchte Ausdruck. Die Livländer erklären, daß sie sich an der Sondergesandtschaft nach Holland nicht beteiligen wollen, »wante dat vellichte groteren schaden und vordret inbringen mochte in entweschedinge des hensebundes tusschen den hansestedten und uns². In diesen Wortzusammenhang gehört vielleicht auch die Äußerung in einem Schreiben der Städte an Hildesheim vom Jahre 1377 wegen des Ausschlusses der Braunschweiger aus der Hanse; sie haben darüber geschrieben an den Grafen von Flandern, die drei Lede von Flandern, den Kaufmann zu Brügge »ac aliis civitatibus in confederacione nostra comprehensis³.

Diese Äußerungen sind freilich im großen und ganzen selten. Sie werden mitunter ihren bestimmten Zweck verfolgen. Dem Auslande gegenüber und bei besonderen Gelegenheiten, wie bei Kriegsgefahren und in schwieriger politischer Situation, betonte man den engen Zusammenhang der Hansestädte doppelt scharf. Die Ausdrücke: Konföderation, Liga, Bund, Verbund werden nichts weniger als konsequent angewandt. In zahllosen auswärtigen Verträgen und Privilegien kommen diese scheinbar weittragenden Worte gar nicht vor, und in denen, in welchen sie vorkommen, sind sie keineswegs durchgängig, sondern nur bei besonderer Gelegenheit, wo man den engeren Zusammenhalt der Hansestädte markieren wollte, gebraucht⁴. Alles in allem finden sich diese Ausdrücke nur ausnahmsweise. Man erfaßt das, was sie in Wirklichkeit bedeuten sollten, schon besser, wenn man Stellen ins Auge faßt, wo diese Ausdrücke zusammen mit anderen auftreten, die offenbar ebenfalls der Erläuterung des Begriffs deutsche Hanse dienen. Krakau spricht in einem Schreiben an die Hansestädte in Lübeck von 1431 von den wichtigen Sachen und Streitigkeiten, »dy der ganczen henze schaden und vorterbis antreten, so hoch, das ir

¹ HR. II, 1, Nr. 11.

² HR. II, 2, Nr. 429.

³ HR. I, 2, Nr. 151.

⁴ Vgl. z. B. den ewigen Frieden zwischen Frankreich und der Hanse vom August 1483, Hans. U.B. 10, Nr. 1098.

recht und bund und festekeyt samentlich und am grosten doran leyt¹. In den Akten der oben² erwähnten Verhandlungen in Preußen aus dem Jahre 1427, in denen die Worte »Verbund der Hanse« wiederholt gebraucht werden, ist auch die Rede von dem Kriege, den die wendischen Städte zum gemeinen Nutzen der Städte und des Kaufmanns von der Hanse begonnen haben, »alse se van older eyndracht und vorbundes wegen der hense schuldich und plichtich weren to donde«³. Wenn in den im Jahre 1476 an Köln gerichteten Forderungen der Hansestädte die letzteren von Köln sagen, daß es »myt den vorbenomeden gemenen steden in ener vorbuntnisse unde hanse« sei, so stehen später in demselben Aktenstück in bezug auf die Kölner die Worte, »dat se sik uth der hanze then welden unde myt en (den Hansestädten) in erer eendracht nicht wesene«⁴. Ein gleicher Fall liegt vor in der Erklärung der hansischen Gesandten bei den Utrechter Verhandlungen mit den Engländern im Jahre 1473, daß der König von Dänemark nicht zu »Alemanien« gehöre, und wenn er schon zu »Alemanien« gehöre, »so were he doch nicht von der confederacien, vorsamelinge effte eninge der stede von der Dudesschen hanze«⁵. Nach dem Bericht des Lübecker Bürgermeisters, bei Gelegenheit von Verhandlungen in Antwerpen im Jahre 1506, hatte Lübeck Berlin und andere märkische Städte aus einem hier nicht zu erörternden Grunde schriftlich erinnert »alder fruntliker vorwantenisse oft confederacien der ansze, der sze mede inne begrepen weren«; in ihrer Antwort haben die märkischen Städte »szodane vorwantenisse willichliken vorszaket unde renunziert myt dem anhange, dat sze dem e. r. to Lubeck kener vorwantenisse nicht gestentich weren, wolden ock myt one nene vorwantenisse hebben«⁶. In einem Streit mit Nimwegen wegen der Arrestierung von Kölnern im Jülicher Lande schlägt Köln 1420 Entscheidung durch die gemeinen Hansestädte vor, »want wir . . beyde van Colne ind Nymegen hanzestede syn ind in vorbuntnisse, broyderschaf ind

¹ HR. II, 1, Nr. 43.

² S. 264.

³ HR. I, 8, Nr. 183 § 1.

⁴ HR. II, 7, Nr. 340.

⁵ A. a. O. Nr. 34 § 29.

⁶ HR. III, 6, Nr. 696.

reichte des gemeynen coufmans van der Duytscher hense stain ind darzo vorstrickt syn¹.

Aus diesen Äußerungen geht schon zur Genüge hervor, daß Versuche, die Bedeutung der Worte Bund, Verbund, Einung, Konföderation usw. zu pressen und sie nach ihrem landläufigen staatsrechtlichen Sinn zu verstehen, verfehlt sind. Diese Worte sind keine Termini technici. Man will mit ihnen nur einen innigen Zusammenhang andeuten und kann sie daher ohne Bedenken zusammenstellen mit Ausdrücken wie »Eintracht«, »Versammlung« d. h. Vereinigung, »vorwantenisse« d. h. Verbundenheit, »Brüderschaft«. Es ist mit ihnen nicht viel mehr oder eigentlich nur dasselbe gesagt, wenn es z. B. auf der Lübecker Tagfahrt der Hansestädte vom August 1470 von Köln heißt, daß Köln »myd den ghemenen steden van der hense van olders her in vorbunde heft gestan«², oder wenn Breslau sich 1469 beklagt über das Verbot von Märkten, die den nichthansischen Kaufleuten offen stehen zum Schaden derer, »die in der hense sint gebunden«³, oder wenn die preußischen Städte 1441 in Elbing erklären, »das sie sich von der hense nicht geben noch dorvon scheiden muchten umme merklicher sache und eytracht willen, in den sie mit en vorbunden weren«⁴. Man sieht deutlich, daß der staatsrechtliche Sinn von Confoederatio oder Bund nicht betont werden soll, wenn in dem Schreiben der vier Hansestädte aus Groningen an Köln vom März 1492 von den beiden Städten Braunschweig und Hildesheim gesagt wird, daß sie »medelede des vruntlyken verbondes der Duutschen hanse« sind, und auch später Köln zu einem Verhalten ermahnt wird, »so na vrentlyken verbonde der hanse behoirt«⁵.

Wie diese den Anschein einer rechtlich weittragenden und das Wesen der Hanse bestimmt charakterisierenden Bedeutung erweckenden Ausdrücke in Wirklichkeit verstanden sein wollen und von den Hansen selbst verstanden worden sind, ergibt sich aus dem Gebrauch anderer Bezeichnungen, mit denen man den Begriff der

¹ HR. I, 7, Nr. 173.

² HR. II, 6, Nr. 356 § 75.

³ A. a. O. Nr. 183. 5.

⁴ HR. II, 2, Nr. 478 § 15.

⁵ HR. III, 3, Nr. 162.

Hanse kurz zu bestimmen suchte. Wir finden bei den Verhandlungen der Hanse mit England in Antwerpen 1491, 1497 und 1499 öfter die Bezeichnung »communio anse«, »communio de hansa«, »communio nostre civitates«, »tota communio anse Teutonice«, »communitas totius anse Theutonice«, »eyne gemeynheit unnd communitet« mit Beziehung auf die Hanse, oder dasselbe ausgedrückt durch »vorsammelunge van der hanse«, hier im Sinne von Gemeinschaft, Vereinigung¹. In demselben Sinn nannte sich Salzwedel im Jahre 1435 ein kleines Mitglied »der vulersamen saminghe der Dudesschen hensestede«². Berlin-Köln verzichtete 1452 in einem Schreiben an die Hansestädte auf »sodane medeselschop der henszen«³. Die Engländer definieren 1469 die Hanse als »quedam societas, collegium, universitas seu unum corpus vulgariter nuncupatum Hanza Theutonica«⁴.

Wiederholt suchte man den Sinn von deutsche Hanse durch den Begriff der »Bruderschaft« zu bestimmen. Die süderseeischen Städte beklagten sich 1478 bei Riga über Bedrückung ihrer Kaufleute in Riga, und erklären Rigas Verhalten als Verstoß gegen Rezesse und Herkommen, »oick tegens die oelde broderlike verstrickunge ende eendracht der Duytscher henseze«⁵. Während der Verhandlungen mit den Engländern im Jahre 1491 erklärte der Kölner Gesandte Dr. Fastart aus Anlaß der Erneuerung des Streites zwischen Köln und Lübeck um Vorsitz und Worthalten: »ouch zwiivelt mich nyet, uwen lieffden sii wael kundich, wie und in wat maissen insettonge und vergaderonge der gemeynen hanstede erst angehavan und bis noch behert geweest is, als dat yd eyne broiderliche vorsamelonge syn sal und is nyemande in synen vriiheiten, privilegien, vurstande und preminencie zo achterdeile; oder: »de hanse were eiine broderschop, unde wuste nicht, wo de ene meer dat vorgant hebben solde dan de andere«⁶. Auf der Lübecker Tagfahrt vom 12. März 1441 bat ein Bürgermeister von Kampen die

¹ HR. III, 2, Nr. 497 §§ 10 u. 12, Nr. 504; 4, Nr. 8 § 5, Nr. 9, Nr. 150 § 90, Nr. 151 § 12, Nr. 152, 155, 156, 325.

² HR. II, 7, Nr. 442.

³ A. a. O. Nr. 531.

⁴ Hans. U.B. 9, Nr. 570 § 1.

⁵ HR. III, 1, Nr. 88.

⁶ HR. III, 2, Nr. 503, 514 § 53.

versammelten Städte, »dat se sine heren, den rat to Campen unde de gude stad wolden nemen in de broderschop unde seltschup der hanze«, und dementsprechend notieren mehrere Handschriften des Rezesses dieser Tagfahrt zu der Nennung der Vertreter der damals in die Hanse aufgenommenen drei Städte Roermond, Arnheim und Kampen: »desse dree stede Remunde, Arnheim unde Campen worden uppe desser dachvart van den vorscreven gemenen steden sendeboden annamet unde entfangen to medekumpanen in de broderschop der Dutschen henze«¹. Die Äußerung Kölns von 1420, wo Kölns und Nimwegens gemeinsamer Verstrickung in dem »Verbündniß, Brüderschaft und Recht des gemeinsamen Kaufmanns von der deutschen Hanse« gedacht wird² wurde schon oben² erwähnt; ebendort erklärt Köln, daß aus diesem Grunde weder Nimwegen noch eine andere Hansestadt »up eynge ander stad van derselver broderschop« Arreste legen dürfe³.

In dem lübischen Vertragsentwurf bei den Verhandlungen mit den Engländern in Hamburg im Jahre 1465 werden die Hansestädte bezeichnet als »civitates generales de societate hanze«⁴. Wilhelm Cosinots Anerbieten im Auftrage Heinrichs VI. von England an Lübeck und die Hansestädte vom 30. Juni 1463 betrifft die »egregia et honorifica communitas et societas spectabilium villarum et civitatum de hanza Theothonye«⁵. Die wendischen Städte sprechen 1494 von der »eyninge der eerliken hanzestedere«⁶, und Köln erklärt Lübeck 1496, es wolle bleiben »by guedem alden fruntlichem verwentnisse der hanszen«⁷. Kaiser Karl IV. richtete im Dezember 1376 sein Schreiben zugunsten der Braunschweiger an die kaiserlichen u. a. Städte, »que sunt de communitate seu societate mercatorum de hensa«⁸. Die Engländer nennen 1379 die Hanse eine »societas«⁹, und nach dem Schreiben der Lübecker Tagfahrt vom 1. Mai 1388 an Göttingen über dessen Streit mit Lüneburg

¹ HR. II, 2, Nr. 439 § 2 N. f., § 4.

² S. 266 f.

³ HR. I, 7, Nr. 172—174.

⁴ HR. II, 6, Nr. 715 § 4.

⁵ HR. II, 5, Nr. 346.

⁶ HR. III, 3, Nr. 274, 352.

⁷ A. a. O. Nr. 693.

⁸ HR. I, 2, Nr. 152.

⁹ A. a. O. Nr. 212 § 4.

hat letzteres sich an die Städte gewandt »by vruntliker selschop, de wy unde se und de menen stede der hense under ander hebbet«¹.

Der Gebrauch dieser ganz verschiedenartigen Ausdrücke, womit man dem Begriff der deutschen Hanse beizukommen, ihn zu erläutern und nach gewisser Richtung zu charakterisieren versuchte, oder ihn in besonderer Färbung erscheinen lassen wollte, warnt nachdrücklich davor, den einen oder den anderen von ihnen als besonders geeignet zur Charakterisierung des Begriffes der Hanse zu betrachten, ihn vor anderen zu bevorzugen, überhaupt in ihm oder ihnen glückliche und zutreffende Erläuterungen und Umschreibungen des Hauptbegriffes zu sehen. Sie alle haben das eine gemeinsam, daß sie die Gemeinsamkeit, die Verbindung der Hansestädte aussprechen, die Hanse als eine Gemeinschaft bezeichnen wollen. Das geschieht das eine Mal in scharfer und pointierter Weise, das andere Mal in abgeschwächter, vieldeutiger und nichtssagender Form. Einen technischen Wert haben aber alle diese Bezeichnungen nicht. Ihre große Verschiedenartigkeit beweist, daß sie alle mehr oder weniger an der Oberfläche bleiben. Es gibt in dieser Beziehung nur einen einzigen Terminus technicus, deutsche Hanse.

Besser und tiefer als mit Hilfe der besprochenen Äußerungen in den Begriff deutsche Hanse einzudringen, bieten die Quellen doch noch andere Mittel. Die Hanse wird wiederholt, wie erwähnt, als eine Konföderation, ein Bund, ein Verbund bezeichnet. Daß diese Ausdrücke nicht in staatsrechtlichem Sinne zu verstehen sind, ergibt sich nach dem vorhin Ausgeführten und nebenbei bemerkt auch aus der Organisation der Hanse von selbst. Vielleicht möchte man annehmen, die Berechtigung zu dieser Bezeichnung ergäbe sich aus dem Umstande, daß Bündnisse im technischen Sinne, Tohopesaten, nicht nur von einzelnen Hansestädten oder von den Hansestädten ganzer Städtegruppen, sondern auch von ganzen Gruppen von Hansestädten untereinander abgeschlossen wurden, ja daß sogar die Gesamtheit der Hansestädte oder wenigstens die prätendierte Vertretung der Gesamtheit der Hansestädte wiederholt bestrebt gewesen ist, allgemeine, über die Gesamtheit der Hansestädte sich erstreckende Tohopesaten zustande zu bringen.

¹ HR. I, 3, Nr. 390.

Es läßt sich nicht leugnen, daß diese Bündnisbestrebungen der Hansestädte vielfach die Anschauungen der Hansestädte und auch der Fremden von dem Wesen und dem Charakter der Hanse beeinflußt haben können. Allein ebenso sicher ist, daß die Hansestädte selbst, wo sie sich gezwungen sahen, die Begriffe zu scheiden und ihrer Vermischung entgegenzutreten, sehr wohl den Unterschied zwischen hansischer Tohopesate und Hanse selbst erkannten und festhielten. Das trat aus Anlaß des Streit es Kölns mit der Hanse im Jahre 1470 deutlich zutage. Lübeck hatte die Hansestädte und unter ihnen auch Köln bei der in den hansischen Rezessen festgesetzten Strafe (eine Mark Gold und Verlust der Hanse) zur Tagfahrt eingeladen unter Mitteilung der Verhandlungsgegenstände, unter welchen sich auch die Frage der Erneuerung der seit einer Reihe von Jahren erloschenen »tohopesate unde verbundes der gemenen stede« befand. In wahrscheinlich absichtlicher Verdrehung des Sinnes der Lübecker Mitteilung erwiederte Köln, daß Lübeck, da nach dessen eigenem Schreiben »dat verbunt der gemeynen steide« seit mehreren Jahren erloschen, nicht berechtigt sei, Köln unter Strafandrohung zur Tagfahrt aufzufordern. Darauf setzte die Lübecker Tagfahrt vom 15. Juni Köln den Unterschied zwischen der Hanse und der hansischen Tohopesate, zwischen »verbund der gemenen hense« und »tohopesate«, mit anderen Worten zwischen »Bund« im nichttechnischen und im technischen Sinne auseinander. Sie führt aus: »Unde also gii darto to beholpinge upnemen, dat dat verbund der gemenen stede« — eine der beiden Handschriften fügt hinzu »van der Duitsche hanze« — »schole expireret unde uthgegangan sin etc., wete gii wol anders unde is nicht van noden, juw to vorclarende, wat dat verbunds ii der gemenen hense, welk durch unse seligen vorfaren, lefhebbere des gemenen besten unde wolvard der copmansschup vormiddelst sorchfoldigem flitigem arbeyde vor langen jaren, de itzund in mynschen gedechtnisse nicht en sin, nutliken is upgenomen unde erworven. Id is overst van groter vorsenicheyd wegen der gemenen stede sendeboden ene sunderlike vorstrickinge unde tohopesate« — »soesz jare lanck an eynder durende«, setzte eine Handschrift hinzu — »anno etc. 50 Luce ewang., unrechter gewalt unde averfalle do vor ogen wesende weddertostande angesettet worden, up dat de ene stede der andern trost, hulpe unde bistan d in eren anliggenden noden bewisen mochte,

dar do de gantze hense in dre dordendele wart gesettet etc. Unde von der tohopesate unse frunde van Lubeke juw gescreven hebben, so gii dat ok clarliken in eren breven bevinden, unde deshalven dat desulve tohopesate to ittliken jaren angestalt, welk men in willen was wedder to vornigende, nu is expireret, darmede de eendracht der hanze nicht is utgegan, also gii sulven wol erkennen unde dat ok wol anders weten. Jodoch gelevet juw de eendracht der hanze unde wes de gemenen stede vor dessem dage vor dat gemene beste ordineret unde gesloten hebben nicht mede to holdende unde der Dudeschen hanse privilegia nicht mede to brukende, dat id denne darby blive.* Und ähnlich erklärte auch Lübeck für sich allein der Rivalin am Rhein, »dat ene vruntlike vorstrickinghe, vorbunt unde tohopesate der gemenen stede van der Dutschen hanse in dem jare vefttich uppe sante Lucas daghe binnen Lubeke van den gemenen hensesteden sozj jar lanck an eynander durende unde volgende belevet, bewillet unde vorsegelt welk dan lange expireret unde uthgegan is; is darmede dat vorbunt der gemenen stete van der Dutschen hanse, welk boven twehundert jar und lenger gewart unde geduret hefft, uthgegan, wert ziik woll vindende, also dat stede unde tiid werd esschende, darbii wii dat uppe desse tiid bestan laten.* Die Tagfahrt beschränkte sich nicht nur auf die Darlegung des erwähnten Unterschiedes, sondern zog auch in einem besonderen Schreiben aus der bei Köln, wie sie wohl annahm, bewußt unwahren Verdrehung und Leugnung grundlegender Tatsachen die für Köln sehr bedenkliche Konsequenz, daß Köln sich »sulfwillich unde ungenodiget ut der hense gegeben« habe, »zeggende dat vorbunt der hense expireret unde utgeghan schole syn«. Kölns Antwort auf die Auseinandersetzung über den Unterschied zwischen dem »principailverbunde der hanszen« und der »tohopesattonge« fiel dürftig genug aus; es meinte, man hätte den Unterschied gleich in jenem ersten Einladungsschreiben betonen sollen, danach würde es seine Antwort eingerichtet haben. Daß es mit seiner Erklärung freiwillig aus der Hanse geschieden sei, leugnete es¹.

Was in diesem Streit hervorgehoben wird über den Charakter der Tohopesaten, ist teils ihre beschränkte Dauer gegenüber dem

¹ HR. II, 6, Nr. 282, 310, 333, 336, 339, 346.

ununterbrochenen, dauernden Bestande der deutschen Hanse, teils ihr auf die Verpflichtung der Hansestädte zu gegenseitiger Hilfeleistung bei Überfällen und Gewalttätigkeiten — wir können hinzufügen, von seiten der Fürsten und Herren — gerichteter Zweck. In der Wahl der Bezeichnungen beider, der Hanse und der Tohopesate, ist man auch hier ganz arglos. Man nennt die deutsche Hanse »Verbund« und »Eintracht«, letzteres eine Bezeichnung, die wie »Verbund« mehrdeutig, viel- oder nichtssagend ist, und die Tohopesate ebenfalls »Verbund« und »Verstrickung«, gebraucht also »Verbund« in derselben Auseinandersetzung in technischem (= Tohopesate) und nichttechnischem Sinne. Jedenfalls soll gesagt sein, daß der den Tohopesaten zugeschriebene Zweck der deutschen Hanse fremd ist.

Was nun freilich unter der deutschen Hanse zu verstehen sei, darüber läßt uns auch diese Auseinandersetzung im Dunkeln. Doch führen andere Äußerungen weiter. Wiederholt bezeichnete man sie, um die geschlossene Gemeinschaft der Städte anzudeuten, als ein »corpus«. Die hansischen Gesandten erklärten bei den Verhandlungen in Antwerpen im Jahre 1491 den Engländern, die nur mit wenigen von ihnen verhandeln wollten, »se wolden ock unghesundert wesen, wenth se eyn corpus weren«. Sie gaben damals diesem Ausdruck noch eine besondere Wendung, mit welcher sie auf die eigenartige Stellung der Hanse einerseits nach außen, zum Auslande, andererseits nach innen, zu Deutschland und zum deutschen Reiche, hinwiesen. Sie sagten, daß »de stede ein lich-naem weren unde kegen fremde naticn voreniget weren«¹. Die Bezeichnung »corpus hansze« gebrauchten auch die Engländer bei den Hamburger Verhandlungen von 1465: »Item avisatum est, quod inserantur omnia nomina civitatum, que sunt de corpore Hansze, ne alie civitates, que non sunt de corpore hansze, fraude aut dolo privilegiis eorum gaudeant«². Der Ausdruck konnte unverfänglich sein, und so faßten ihn wohl die Hansen im Jahre 1491. Aber wo in ihm die Solidarität der Hansestädte in öffentlich-rechtlichem Sinn betont wurde oder betont werden konnte, die Haftbar-

¹ HR. III, 2, Nr. 496 § 169, Nr. 514 § 72.

² HR. II, 5, Nr. 314 § 5. Vgl. auch die oben S. 268 erwähnte Definition der Engländer von 1469: »unum corpus«.

keit der einen Hansestadt für Handlungen und Verstöße der anderen, in Übertragung der privatrechtlichen Haftbarkeit der Genossen einer Genossenschaft für einander, von der die Kaufleute der Hanse durch die Privilegien im Auslande befreit waren, hinsichtlich welcher aber für die deutsche Hanse selbst und ihre Mitglieder, die Städte, keine oder keine ausreichenden rechtskräftigen Vereinbarungen mit dem Auslande bestanden, da wehrte sich die Hanse gegen eine juristisch strenge Auslegung des Begriffs »corpus«.

Die Hansestädte erklärten auf der Lübecker Tagfahrt vom 21. September 1450 den Engländern aus Anlaß des englisch-lübischen Streits: »ok en schal men id so nicht vorstaen, dat de stede van der hense een corpus in sulker wise sin, dat umme ener stad daet ofte geschichte willen de ander stede beswaret, angelanget, arrestert edder upgehouden mogen werden, geliik oft se eneme heren behoreden alse Engeland, sunder se sin wol en corpus in etliken vruntschoppen unde verbintnissen, darinne se myt en overeenkomen«¹. Sie lehnten damit für die Beurteilung des Wesens der Hanse den territorialen Gesichtspunkt ab, den man für England und ein geschlossenes Reich oder Territorium geltend machen konnte. Sie scheuten sich allerdings nicht, bei den folgenden Verhandlungen mit den Engländern in Utrecht den Satz ihrer englischen Privilegien, der für die in der Genossenschaft der deutschen Gildhalle in London geeinten hansischen Kaufleute galt, daß Niemand für des anderen Vergehen haftbar gemacht werden solle, auch für die »ganze Hanse«, die »gemeine Hanse«, also die Gemeinschaft der Städte in Anspruch zu nehmen². Aber sie schwächten die Bedeutung des Ausdrucks »corpus« für die Innigkeit des Zusammenhangs dieser Gemeinschaft sehr erheblich ab durch die Definition »ein Korpus in einigen Freundschaften und Verbindungen, worin sie untereinander übereinkommen«. Das bundesartige Element in der deutschen Hanse wurde als ein sehr dehnbares und deut-

¹ HR. II, 3, Nr. 651 § 10. Die lateinische Übersetzung lautet: Nec sic hanza reputanda est unum corpus, videlicet ut pro delicto aut excessu unius civitatis omnes debeant puniri, ac si unicum haberent dominum, prout habet regnum Anglie, sed bene sunt unum corpus quoad certa federa et amicitias, in quibus conveniunt. A. a. O. Note d.

² HR. II, 3, Nr. 709 § 16 u. Anm. 1.

bares gefühlt und war es tatsächlich auch. Nicht in ihm lag das Wesentliche, nicht in den inneren bundesartigen Formen und Zuständen. Darauf weist außer unseren vorhergehenden Ausführungen auch die erwähnte Äußerung der Hansen von 1491 hin.

Diese Gesichtspunkte gelangen endlich in den Friedensverhandlungen mit den Holländern in Utrecht im Jahre 1473 zu einem ungewohnt klaren Ausdruck. In den damaligen Auseinandersetzungen der hansischen und der burgundisch-holländischen Gesandten ging man nicht nur schärfer auf die Bedeutung des Ausdrucks »corpus« als Bezeichnung der Gesamtheit der deutschen Hanse ein, sondern die hansischen Gesandten ließen sich auch mit großer Offenheit über das Wesen der Hanse aus. Es zeigte sich, daß die Parteien das Wort »corpus« in verschiedenem Sinne interpretierten, und daß die strengere oder laxere Auslegung für die Beurteilung des Wesens der Hanse sehr erhebliche Konsequenzen nach sich zog. Die Burgunder behaupteten, der Krieg der Hanse mit England, über dessen Beendigung damals in Utrecht auch die Engländer in eifriger Verhandlung mit den Hansen standen, sei ein gemeinsamer Krieg der Hansestädte, und Danzig, gegen dessen Kriegführung Burgund Beschwerde erhob, ein ansehnliches Glied der Hanse; die Hanse aber wäre ein »corpus«, daher seien die Hansestädte alle verantwortlich. Darauf erwiderten die hansischen Gesandten: »dat de stede von der hanse eyn [corpus] weren in eren privilegien, de se in itliken riiken, landen unde hersschoppen hadden, unde wan en ere privilegie werden ingebroken, so plegen se daromme to vorgadderende unde darup to radslagende unde denne sampliken statute unde ordinancie to makende uppe solke gudere der lande, dar en ere privilegia wurden ingebroken, de in der gemenen stede der hanse nicht to lidende.« Auf die Einwendungen der Gegner, daß die Hansen doch ein »corpus« bildeten, weil der von ihnen gemeinsam gegen England und Frankreich geführte Krieg ihnen allesamt »zukäme«, wiederholen die Hansen, »dat se nicht eyn corpus weren noch gewest hadden, wolden ok noch nicht eyn corpus wesen«. Sie erklärten: daß sie kein »corpus« wären, könnten sie damit beweisen, daß sie weder ein gemeinsames Siegel (segell noch teken) noch eine gemeinsame Kasse (borse ofte erarium) führten. Dabei blieben sie im Verlauf der Verhandlungen, »dat se nicht eyn corpus en weren

noch dechten to wesende, ok nicht wesen wolden«, und daß demnach keine Stadt für die andere verantwortlich sei; um keinen Preis könnten sie das zugeben; sie wüßten, was ihnen bevorstände, wenn sie mit solchen Zugeständnissen nach Hause kämen; man würde ihnen den Kopf vor die Füße legen¹.

Diese Erläuterung der Hansestädte, daß sie nur ein Korpus bildeten in ihren Privilegien, die sie in einigen Reichen und Ländern hätten, führt unmittelbar in das Wesen der Hanse. Die Städte leugnen aufs bestimmteste die öffentlich-rechtliche solidarische Einheit der deutschen Hanse. Sie erklären eine solche Anschauung für völlig unvereinbar mit der Selbständigkeit der einzelnen Stadt. Sie leugnen die gegenseitige Verantwortlichkeit. Was sie vereint, sind keine staatsrechtlichen Normen, kein von ihnen allen zu respektierendes oder respektiertes Vertragsverhältnis, sei es auch nur ein stillschweigendes. Sondern ihre Vereinigung ist dem Grunde nach nur eine Vereinigung in ihren Privilegien. Nur in der Gemeinschaftlichkeit dieses Besitzes, ihrer Privilegien »in einigen Reichen, Landen und Herrschaften«, also ihres Rechts im Auslande, ist ihre Einheit begründet, beruht ihre Eigenschaft als ein Korpus.

Die Städte lassen dabei ebenso deutlich hervortreten, daß sich aus dieser Grundtatsache, der Einheit in ihren Privilegien, alles andere ableitet und erklärt: ihre Versammlungen und ihre Beschlüsse. Diese dienen im Grunde zu nichts anderem als zur Aufrechthaltung der Privilegien. Sie sind Mittel zum Zweck. Was man gewohnt war anzusehen als das Wesentliche und Grundlegende, auch als das in die Augen Fallende und nach außen Aufsehen Erregende und Imponierende: die Versammlungen der Hansestädte mit ihrem unter Umständen sehr eindrucksvollen äußeren Wesen und dem gesamten bedeutenden Einfluß, der von ihnen in die einzelnen Hansestädte und dadurch in die Territorien ausging, die Tohopesaten, der ganze zum Teil lebhafte diplomatische Verkehr, die oft einschneidenden Verordnungen und Maßregeln friedlicher und kriegerischer Art, die sie trafen, dies alles machte nicht eigentlich das Wesen der Hanse aus, es bedeutete nicht oder nicht

¹ HR. II, 7, Nr. 35 § 83: »se en hadden ok nicht noch eyn hovet in der kisten.«

dem Wesen nach die Hanse selbst. Daraus erklärt sich auch die Unfruchtbarkeit der oben besprochenen mannigfachen Versuche, das Wesen der Hanse durch kurze und vulgäre, auf die äußere Erscheinung zielende Schlagwörter von leicht verständlicher Bedeutung auszudrücken. Die deutsche Hanse war und blieb ihrem Wesen nach in erster Linie eine Rechtsgemeinschaft in ihren auswärtigen Privilegien.

Die Richtigkeit dieser Erklärung der hansischen Gesandten von 1473 bezeugen die übrigen Quellen, sucht man sie unbefangen zu verstehen, oft genug. Es läßt sich begreifen und ist hier wiederholt hervorgehoben worden, daß die Quellen selbst oft unklar sind oder undeutliche und unsichere Vorstellungen widerspiegeln, weil die Zeitgenossen selbst, wie ebenfalls ausgeführt wurde, aus mannigfachen Gründen es sich oft ersparten und für überflüssig hielten, sich überall an den technischen Sinn der Worte zu binden. Es kommt hinzu, daß die Kenntnis der Geschichte der Hanse in den Hansestädten sehr gering war, ein Umstand, der sich freilich auch aus dem dem Vorstellungskreise der großen Menge nicht leicht zugänglichen Wesen der Hanse erklären läßt. Doch entschädigt die Unbefangenheit der Quellen vielfach für ihren Mangel an Präzision.

Eine Prüfung der Richtigkeit jener Aussage vom Jahre 1473 gestattet hauptsächlich eine bestimmte Gruppe von Quellen, diejenigen, welche über Ausscheiden oder Eintritt von Städten in die Hanse Auskunft geben. Ein Ausscheiden aus der Hanse war möglich in dreifacher Weise: durch tatsächliche Nichtbeteiligung an ihr, durch formellen Verzicht einer Stadt auf sie und durch formellen Ausschluß aus ihr durch die Hanse selbst.

Ein Beispiel für das Ausscheiden durch tatsächliche Nichtbeteiligung bietet das preußische Kulm. Kulm war lange Zeit zweifellos Hansestadt und wird oft unter den preußischen Hansestädten genannt. Dann verarmte die Stadt derart, daß sie die Tagfahrten der preußischen Städte nicht mehr besenden konnte und im Jahre 1442 die Städte bat, ihr die Besendung zu erlassen. Die Städte ließen es zunächst dabei nicht bewenden; Thorn sandte Kulm ein Schreiben der wendischen Städte hansischen Inhalts. Darauf erklärte Thorn, »das wir in dy hense nicht en gehören«; es wolle in Preußen mitraten helfen, an Gesandtschaften könne und dürfe es sich nicht beteiligen. Ebenso erklärte Kulm 1451 den

anderen preußischen Städten aus Anlaß der Verhandlungen der Hanse mit den Engländern, daß kein Kulmer von den Engländern Schaden erlitten habe und daß die Sache es überhaupt nichts angehe¹. Die Erklärung für die Ansicht der früheren Hansestadt Kulm, daß sie nicht zur Hanse gehöre, liegt in dem Rückgang und dem schließlichen Aufhören alles Handels mit dem Ausland, wo die Hanse Privilegien besaß. Der Nichtbesuch dieses Auslandes ist der Grund für den Nichtgebrauch der dortigen hansischen Privilegien, und mit dem Nichtgebrauch der hansischen Privilegien hört die Zugehörigkeit der Stadt zur Hanse von selbst auf.

Ein formeller Ausschluß aus der Hanse traf bekanntermaßen Braunschweig im Jahre 1374. Er wird zuerst am 24. Mai 1374 ausgesprochen in der Form: »dat me se daromme vorwisen schal ûd des copmans rechtecheyd in allen landen unde dat see in nyner stad, de in des copmans rechte is, leyde edder velecheyd schullen hebben« usw.². Der Ausschluß ist kein Ausschluß aus einer als eine Art von politischer Bundesgenossenschaft der Städte gedachten Gemeinschaft, sondern ein Ausschluß aus dem Recht des Kaufmanns in allen Ländern und aus dem Geleit der Städte, die an diesem Recht des Kaufmanns teil haben. Briefe hierüber gehen von der Tagfahrt vom 25. Juli an zahlreiche Städte und überhaupt an alle Städte, »de in des copmans rechte sint«. Dortmund bestätigt, daß die Maßregeln »ex parte hanze nostre« ausgingen, und spricht von der gerichtlichen Prozedur gegen die Braunschweiger, die »ad quemcumque locum in jure mercatorum constitutum« kommen³. Wie der Ausschluß genauer zu verstehen sei, gibt der Beschluß der Hansestädte vom 24. Juni 1375 an: »dat se der van Brunswijk ute der hense unde utes copmannes rechte unde vryheid undboren willen, alzo dat nen copman in Flanderen, in Engheland, in Dene-marken, in Norweghen, to Nogarden, noch an jenegher stad, de in des copmans rechte is, schal meenschop edder jeneghe handelinge mid en hebben, nog to lande nog to watere nog af nog to to vornde bi vorlust ere unde gudes. Ok ne schal me nemende steden, en jenegherleye gud af edder to to vornde, wor me dat keren kan. Vorder en scolen se unde ere gud an nener stad, de in des copmans

¹ HR. II, 2, Nr. 571 § 7; 3, Nr. 67; Hans. U.B. 8, Nr. 74.

² HR. I, 2, Nr. 73 § 6.

³ A. a. O. Nr. 77 § 2, Nr. 80, 81.

rechte is, leyde edder velecheid hebben. Ok in welker stad, de in des copmans rechte is, der doden vronde¹ usw. Immer wird hier die Hansestadt bezeichnet als eine Stadt, die in des Kaufmanns Recht ist, und zugleich wird auf die einzelnen Länder hingewiesen, wo dieses Recht des Kaufmanns besteht und zu suchen ist. Diese Beschlüsse sind zustande gekommen mit Zustimmung der Städte am Rhein, in Sachsen und Westfalen »unde meenliken der andren stede, de mid en an ereme rechte sin¹. Vorher, im Jahre 1374 hatten Lübeck, Hamburg und Lüneburg im Namen aller Städte in der deutschen Hanse Braunschweig den Ausschluß aus der Hanse mitgeteilt: »van hete der menen stede, de in der hense unde in des copmannes vryheid unde rechticheid begrepen sin²; die Braunschweiger sollen »mit den vorbenomden steden edder mit den eren nenerleye handelinge hebben tho lande edder tho watre unde scholen der hense unde des copmannes vriheid unde rechticheid enberen«. Das fassen die Braunschweiger Gilden in einer Zuschrift an die Gilden jener drei Städte auch so: daß die Seestädte alle Braunschweiger Kaufleute und Bürger »vorwisen willet ute des kopmannes hense unde rechte in allen landen, unde dat de borgere von Brunswig unde ere ghūt in jenegher stad, de in des kopmans rechte is, gheleyde edder velicheyt hebben scollen«. Die Hanse und die Rechte in allen Landen sind hier des Kaufmanns, aber diejenige Stadt ist Hansestadt, die in des Kaufmanns Recht ist. Den Braunschweiger Gilden scheint, »dat use unde andere ghilde unde meynheyt med disser schicht weder den kopman unde weder des kopmans recht icht ghedan hebben unde node don wolden. Weret nu, dat us de seestede ute des kopmans recht vorwiseden unde se us unde use ghut vredelos jo legen wolden, dar deden se uns sere unrechte an². Die Seestädte haben das Vergehen Braunschweigs betrachtet als ein Vergehen gegen den Kaufmann und des Kaufmanns Recht, nicht gegen die Städte als solche, sondern insofern sie im Rechte des Kaufmanns vor allem im Auslande vereinigt sind. Dort liegt ihre Einheit, ihre Gemeinschaft begründet.

Dieselbe Auffassung liegt vor, wenn bei einem Streit der

¹ Nr. 86 § 11, Nr. 92.

² Nr. 82, 84.

Hansestadt Anklam mit Lübeck die Seestädte im September 1382 die Androhung des Ausschlusses aus der Hanse, falls Anklam sich dem Spruch der Städte nicht unterwerfen will, in die Worte kleiden, sie müßten sich beraten, »dat men se (d. h. Anklam) ute der stede rechticheit vorwisen moste«¹, oder wenn Lübeck auf der Tagfahrt vom 1. Mai 1388 Kiel verklagt und von der Versammlung verlangt, »dat men se wysede ut des kopmannes rechticheit und dat men se nerghen leyde in den steden«². Wenn Minden, heißt es in den Verhandlungen zu Lübeck im August 1407 über die Beilegung innerer Verfassungskämpfe in Minden, den von den Ratssendeboten Lübecks, Hamburgs und Lüneburgs im Auftrage der in Lübeck versammelten Hansestädte gefällten Schiedsspruch zwischen der Stadt Minden und ihren Gegnern nicht erfüllt, »so scholen se (die Vertreter Mindens) unde meenliken de borger van Minden buten des copmans rechte wesen, myt nymande van der hense handelinge efte vorkeringe to hebbende«³. Im April 1420 fordert die Wismarer Tagfahrt die Bürgerschaft Stettins, auf deren Betreiben die vom Stettiner Rat öffentlich ausgehängten hansischen Statuten von 1418 wieder entfernt worden waren, kategorisch auf, den Rat in Stand zu setzen, die Statuten innerhalb bestimmter Frist wieder aufzuhängen; geschieht das nicht, »so willet de stede jwes rades unde juwer ute der hense unde de copmans rechte enberen«. Den hier angedrohten Ausschluß aus der Hanse bezeichnet Wismar in einem Schreiben an Stettin als »ütlaghe ute des copmans rechte«⁴. So richtet die Lübecker Tagfahrt vom Juni 1426 an Nimwegen, weil Nimweger Bürger hansische Kaufleute fangen und berauben halfen, die Drohung: wenn Nimwegen nicht Remedur schaffe, »zo willen de stede erer unde der eren emberen ute des copmannes rechte unde der henze« oder »so willen wii und de copman ju und der juwen enberen ute der henze und des copmans rechte«⁵.

Dementsprechend erklären die Städte bei der Aussöhnung mit Braunschweig und dessen Wiederaufnahme in die Hanse, sie

¹ HR. I, 2, Nr. 254 § 1.

² HR. I, 3, Nr. 380 § 9.

³ HR. I, 5, Nr. 471.

⁴ HR. I, 7, Nr. 192, 238.

⁵ HR. I, 8, Nr. 59, 64.

wollen den Braunschweigern vergeben »und nemen se wedder in erer kopmannes rechticheyt, dar se er mit en ynne gewest hebben,« und Braunschweig bittet, ihm zu vergeben »unde nemen uns wedder en juwes copmannes rechticheyt, dar wy eer myt ju inne ghewesen hebben«. Detmar bezeichnet den Vorgang ebenfalls mit den Worten: »darmede wurden se wedder untfangen an der hense der coplude«. Die Zeit des Ausschlusses Braunschweigs aus der Hanse ist die Zeit, »dat se weren buten des kopmans rechticheyt«¹. Die Wiederaufnahme einer aus der Hanse gestoßenen Stadt ist eine Wiederaufnahme in das Recht des Kaufmanns.

Ebenso verhält es sich bei der Aufnahme von Nichthansestädten in die Hanse. Die Ratssendeboten Rügenwaldes bitten 1379 um Aufnahme in die Hanse mit den Worten, »dat ze de stede in ere recht und vryheyt nemen unde entfanghen wolden«; worauf die Städte Rügenwalde aufnehmen, »eres rechtes und vryheyt lyk en to brukende«². In derselben Weise werben die Gesandten Stolps auf der Stralsunder Tagfahrt vom 29. September 1382 um Aufnahme, nämlich »dat de stede se an ere vryheit und recht nemen wolden«; die Städte nehmen Stolp auf, »eres rechtes und vryheit lyk en to brukende«³. Beide Städte betonen, daß sie und ihre Bürger den Hansestädten stets gehorsam gewesen sind. Das war die Pflicht, die dem Recht entsprach. Die Aufnahme in die Hanse war Aufnahme in das Recht der hansischen Kaufleute und Städte. Arnheim läßt im Januar 1380 den hansischen Gesandten in Flandern und dem Kaufmann zu Brügge vortragen, es habe »van oldinghes in de hanse unde an des copmannes recht ghehort«, und bitte, die Arnheimer Kaufleute wieder zuzulassen und zu verteidigen wie andere Kaufleute und sie des Kaufmanns Recht mitgebrauchen zu lassen; Arnheim will sich wie andere Städte nach Gebühr verhalten⁴. Ebenso beantragt Nimwegen 1387 bei den hansischen Gesandten seine Aufnahme in die Hanse mit den Worten, »dat wy⁵ ere borghere unde coplude nemen wolden in de rechticheit des menen copmans van Almanien van der Dudeschen

¹ HR. I, 2, Nr. 182, 218, 219, 220 § 4.

² A. a. O. Nr. 190 § 1.

³ A. a. O. Nr. 254 § 2.

⁴ A. a. O. Nr. 192.

⁵ D. h. die hansischen Gesandten.

hense«; durch Versäumnis habe Nimwegen lange Zeit »des copmanns rechticheit« nicht mit gebraucht und dadurch wäre es hinausgekommen. Eine andere Version desselben Berichts läßt Nimwegens Gesandte ihr Gesuch in der Form aussprechen, »dat wy ere stat und borgere wolden nemen in des copmans recht unde laten sie met uns der vryhet und privileyge gebruchen, des die cōpman hedde«; sie wären auch früher im Recht des Kaufmanns gewesen, das sie nur lange Zeit nicht gebraucht hätten. Der Kaufmann zu Brügge gibt dann in einer Mitteilung an das hansische Zütten das Gesuch Nimwegens folgendermaßen wieder: die Nimweger begehrten »to wesene ende te brukene des kopmans Hense ende vriheden in Vlanderen ende anderswar, want sie in vortyden darin ghewesen hadden«; man hat ihnen geantwortet, niemand wisse davon, »dat sie in deme rechte ghewesen hadden, ende al hadden sie daerin vor tyden in ghewest ende sie des coopmans recht hadden vorbuert met verboden reysen te varen«, so müßten sie sich an die gemeinen Städte wenden. Bei dem im Jahre 1402 wiederholten Gesuch Nimwegens um Aufnahme heißt es, daß Nimwegen »gherne wedder in der hense« sei, »dat se wedder moghen in de hense komen«. Dasselbe Verlangen drückt Köln mit den Worten aus, Nimwegen habe geworben, »dat men se in des copmans recht wedder nemen zulle«. Und Lübeck schrieb über die Aufnahme Nimwegens an das Brügger Kontor, daß es mit Zustimmung der anderen Hansestädte Nimwegen »wedder in de hanze ghenomen« habe, »also dat se hiirnest des copmans rechte liick anderen copluden van der hanse medde bruken sullen«. Ebenso schrieb die Wismarer Tagfahrt vom Januar 1403 an den Herzog von Burgund und die flandrischen Städte, daß die Hansestädte Nimwegen »wedder in de Hense genomen« hätten, und verlangte daraufhin, daß die Nimweger »des copmans rechticheit lik anderen copluden van der hanse bruken mogen«¹. Nichts lehrt deutlicher als diese Äußerungen, daß die Worte »in dem Recht des gemeinen Kaufmanns von der deutschen Hanse«, »in des Kaufmanns Recht«, »in des Kaufmanns Hanse und Freiheit«, »in der Hanse« gleichbedeutend waren und für ein und dieselbe Sache gebraucht wurden.

¹ HR. I, 2, Nr. 342 § 14; 5, Nr. 87, 114 § 2; 8, Nr. 1004; Hans. U.B. 4, Nr. 899.

Weiter heißt es von dem Aufnahmegesuch der Städte Zwolle, Duisburg und Wesel im Jahre 1406: diese Städte begeherten, »dat men se wedder in de hense und in des kopmans rechticheit unde vriheyet wedder nemen willen«. Zwolle insbesondere erklärte, »dat se vortiides in der hense weren unde des copmans recht gebruket hadden«, und die Hansestädte nahmen Zwolle auf mit der Formel, so »hebbe wy se wedder in de hense genomen, des copmans recht to bruken, also se eer gedan hebben«. Wenn Zwolles Gesandte nach Lübeck reisen, »om die hense to werven«, so bedeutet das nichts anderes als um den Gebrauch des Rechts des Kaufmanns werben¹. Mitunter ist nur die Rede von »wieder in die Hanse kommen«, »wieder in der Hanse zu sein«; Duisburg behauptete schon 1392, daß es »van oldes in der hense der osterschen stede gewesen hebbe«². Die Nichthansestadt Staveren bat 1412 die Hansestädte, ihr zu erlauben, »sich mit der hense czu voreynen und si gutlichen mete innemen«; Kampen ließ auf der Wismarer Tagfahrt vom 14. Januar 1441 den Antrag stellen, es »in de hense to entfanghende«; Utrecht wünschte 1451, »dat men ere stad in de henze, dar se in vortiden in ghewesen hadde . . . wedder tolaten unde entfanghen wolde«³. Wie dabei »Hanse« zu verstehen ist, lehren Wendungen wie: wer »der hense geneten wille«, soll auch der Hanse gehorsam sein — in der Aufforderung der Hansestädte an Staveren zur Besendung der Tagfahrt —, oder: welche Stadt die Versammlung nicht beschickt, »de en schal der henze na deme dage nicht bruken«⁴.

Häufig werden — wir haben schon mehrere Beispiele dafür kennen gelernt — »Hanse« und »Recht des Kaufmanns«, »Recht der Städte« oder ähnlich gleichzeitig nebeneinander gesetzt. Die Tagfahrt in Lübeck vom 24. Juni 1426 z. B. verlangt von den westfälischen Städten, sie sollten ihre Kaufleute zur Zahlung des Schosses

¹ HR. I, 5, Nr. 339 § 18, Nr. 374 § 10, Nr. 392 §§ 17, 18, 19, Nr. 393; 8, Nr. 1058, 1060.

² HR. I, 4, Nr. 51.

³ HR. I, 6, Nr. 68 A § 53; HR. II, 2, Nr. 419 § 10; 3, Nr. 709 § 34. Ebenso in den Beschlüssen der Hansestädte seit 1441 über das Verfahren bei Aufnahme neuer Städte in die Hanse, HR. II, 2, Nr. 439 § 26; 3, Nr. 288 § 69 usf.

⁴ HR. I, 6, Nr. 569; 8, Nr. 712.

in Flandern zwingen »edder de stede en willen eer nicht bruken noch beschermen laten mit der henze unde copmans rechte«¹. Welche Hansestadt, sagt der Entwurf der Tohopesate von 1494, diesen Bestimmungen zuwiderhandelt, »de schal uth der hanze gelecht syn, privilegie der hansze nicht ghenetenn unde so lange daruthe blivenn unnd de bavenschreven hulpe nicht geneten, beth« usw.², oder es wird das Recht und die Freiheit als ein Attribut der Hanse hingestellt, wenn z. B. die wendischen Städte 1441 Soest zum Hansetage laden »by vormydynghe der stede van der henze rechticheide und vrigheide vorbat to brukende«³. Diese Beispiele ließen sich leicht vermehren. Aber es wäre verfehlt und würde nur die Lebensdauer alter Mißverständnisse verlängern, wenn man die beiden Ausdrücke derart voneinander trennte, daß »Hanse« auch als etwas von dem »Recht« Gesondertes und auch ohne das »Recht« Bestehendes oder nur Denkbare aufgefaßt und einseitig auf die Gemeinschaft der Städte bezogen würde. Die vorhin mitgeteilten Äußerungen über Ausscheiden und Ausschließen aus der Hanse, das Aufnehmen und Wiederaufnehmen in die Hanse beweisen unwiderleglich, daß in der Vorstellung jener Zeit Recht und Hanse zusammenfielen, daß man unter dem einen auch das andere verstand und im Sprachgebrauch das eine für das andere einsetzte. Die Bedeutung deutsche Hanse = deutsches Recht, die ich früher aus anderen Quellen für die Entstehungszeit der deutschen Hanse, d. h. der Gemeinschaft der Städte von der deutschen Hanse, nachgewiesen habe⁴, besteht weiter fort. Wohl trat nun den Zeitgenossen die Gemeinschaft der Hansestädte im Laufe der Jahre immer eindrucksvoller und ausgeprägter entgegen; die erste Bedingung, die für die Aufnahme in die Hanse und für das Verbleiben in der Hanse gefordert wurde, war der Gehorsam gegen die Hansestädte und deren Gesamtvertretung; ihre Einheit befestigte sich. Aber diese Einheit war, wie unsere bisherigen Darlegungen zeigen, ihrem Wesen nach eine Einheit ihres Rechts, eine Einheit (ein corpus) in ihren Privilegien. Die Quellen lehren uns, daß es verkehrt und mißverständlich ist, von den drei alten Be-

¹ HR. I, 8, Nr. 59 § 6.

² HR. III, 3, Nr. 355.

³ HR. II, 2, Nr. 418.

⁴ Jahrg. 1911, S. 351 ff.

deutungen des alten Wortes hansa dem Wort deutsche Hanse einseitig die Bedeutung Gemeinschaft oder Genossenschaft beizulegen. Das kann nur zu Unklarheiten und zu Mißdeutungen nicht allein des Wesens der deutschen Hanse, sondern auch ihrer Geschichte führen. Die unzureichenden und schwankenden Versuche, den Begriff deutsche Hanse durch Ausdrücke, welche eine Gemeinschaft bezeichnen und betonen, zu umschreiben und zu erläutern, haben wir oben¹ kennen gelernt. Sie befriedigen so wenig, daß von allen als einziger Terminus technicus deutsche Hanse selbst übrig bleibt². Ihre Vergeblichkeit erklärt sich dadurch, daß das Wort deutsche Hanse sich entweder völlig deckt mit deutschem Recht, Recht des deutschen Kaufmanns bzw. der Städte, oder als seinen Hauptbestandteil dieses Recht mitumfaßt. Ich kenne unter den unzähligen Erwähnungen der deutschen Hanse bzw. der Hanse keinen Fall, wo man gezwungen wäre, diesen Bedeutungsinhalt des Wortes deutsche Hanse zu kürzen.

Worauf es in der Hauptsache ankam, ist klar. Wenn »Hanse« und »des Kaufmanns Recht« mitunter nebeneinander gebraucht wurden, so sollte damit nicht eine wesentliche Verschiedenheit der Bedeutung markiert, sondern der hauptsächlichste und notwendigste Bestandteil des Wortes, unter welchem die Gemeinschaft im In- und Auslande bekannt war, besonders hervorgehoben werden. Früher wie später erweisen das die Quellen. Breslau kündigte i. J. 1474 sein Ausscheiden aus der Hanse in einem Briefe an, »darinne se de Dutschen hanse aller dinge vorleggen unde afschriuen, der privilegia nicht mehr to brukende«³. Kölns Ausschluß aus der Hanse war in erster Linie ein Ausschluß aus den vier großen Niederlassungen (Stapeln) im Auslande; kurz und bündig wird er bezeichnet als ein Beschluß der Städte, »dat men de van Collen in nynen steden, dar de stede privilegia hebben, myt der henze privilegia vordedingen solde«; und nach der Aussöhnung mit Köln wollen die Städte die Bürger und Kaufleute von Köln »weder in die hansze setzen und an allen enden verdadingen und verandworden«⁴. Die Durchbrechung der Rechtsgemeinschaft, der Ein-

¹ S. 262 ff.

² Der Ausdruck »Städtehanse« kommt in den Quellen nicht vor.

³ HR. II, 7, Nr. 181 § 5.

⁴ HR. II, 6, Nr. 356, 358, 379, 437 §§ 12, 13; 7, Nr. 338 § 13, 390 § 15, 395.

heit in den Privilegien, nämlich die Erwerbung von Sonderprivilegien neben den gemeinsamen Privilegien bedeutete daher ein Aufgeben der Hanse. Gegen Köln wurde 1476 der Vorwurf erhoben, daß es »eyn sunderlik privilegium vor sik allene to etliken jaren durende van deme koninghe van Engelande« erworben habe, »daruth ok blykede, dat se sik sulvest so van der henze geven hadden«¹.

Neben diesem Recht, dem Gemeinbesitz an Privilegien, kamen andere äußere Vorzüge, Ehren oder Ansprüche nur nebensächlich in Betracht. Zwar wird Münster im Jahre 1454 wegen der Vertreibung seiner Bürgermeister und Ratsherren aus der Hanse geschlossen, »also dat desulve rad to Munster in nenen vorgadderigen der stede van der Dudeschen henze mede to rade gaen edder sitten scholde, unde dat ere borgere unde de eren in nenen steden unde plätzen der privilegie unde vriheide der stede van der henze scholden bruken, mer dat men de in allen steden van der henze scholde toven, hinderen, upholden« usw.². Und wie hier der Ausschluß von der Teilnahme an den hansischen Tagfahrten als ein Teil des Ausschlusses aus der Hanse hingestellt wird, so heißt es entsprechend auch von Goslar, als dieses in demselben Jahre wieder in die Hanse aufgenommen wurde, daß es wieder eingesetzt wird »in alsodanne privilegia, rechticheide unde vrigheide unde ore rechte stede, dar se van alder in geseten hebben«³. Aber diese beiden Dinge, der Anspruch auf die Privilegien und die Teilnahme an den Versammlungen, waren nichts weniger als gleichwertig. Wir sahen bereits oben⁴, daß die Teilnahme an den Tagfahrten kein Zeichen der Zugehörigkeit einer Stadt zur Hanse war. Nicht die Tatsache der Teilnahme an den Tagfahrten, sondern die Tatsache der Teilnahme an den Privilegien schied die Hansestadt von der Nichthansestadt. Die Lübecker Tagfahrt vom Juni—Juli 1518 sah sich infolge bestehender Zweifel gezwungen, bei einer Reihe von Städten festzustellen, ob sie zur Tagfahrt eingeladen werden und des Kaufmanns Recht genießen sollten. Es wird bestimmt, daß Halle und Halberstadt als nichthansisch gelten und nicht eingeladen werden sollten. Bei einzelnen Städten wird nur erwähnt, daß sie eingeladen oder nicht

¹ HR. II, 7, Nr. 338 § 13.

² HR. II, 4, Nr. 312.

³ A. a. O. Nr. 308.

⁴ S. 259.

eingeladen werden sollten. Bei verschiedenen (Ülzen, kleine westfälische Städte, noch etwas unsicher Stettin) heißt es, sie sollen die Privilegien genießen, aber nicht eingeladen werden. Von Stendal, Salzwedel und Berlin wird gesagt: sie haben die Hanse aufgeschrieben, darum sollen sie weder die Privilegien gebrauchen noch zur Tagfahrt geladen werden, und in den Städten sollen sie als Nichthansen gelten¹. Auch daraus ergibt sich: Nichteinladung zur Tagfahrt macht noch nicht außerhansisch; erst das Hinzutreten des Nichtgebrauchs der Privilegien entscheidet den nichthansischen Charakter einer Stadt; es genügt also der Gebrauch der Privilegien um eine Stadt hansisch zu machen.

Damit kommen wir auf das Verhältnis der großen und der kleinen Hansestädte zur Hanse. Es ist irrig, anzunehmen, daß dieses Verhältnis ein grundsätzlich verschiedenes gewesen sei. Die Quellen bieten dafür keine Anhaltspunkte. Sie charakterisieren die kleinen Städte, seitdem sie überhaupt von »kleinen« Städten sprechen und damit eine Unterscheidung von »großen« und »kleinen« Städten einführen, nämlich seit dem Beginn des 15. Jahrhunderts, regelmäßig als die kleinen Städte, »die des Kaufmanns Recht gebrauchen«. Die Lübecker Tagfahrt vom 14. Mai 1402 richtete Forderungen zur Hilfeleistung speziell gegen die Herzöge von Pommern-Barth an alle Städte, »de des copmans rechticheit bruken willen«, also an alle Hansestädte. In einer Nachschrift zu dem an Köln gerichteten Schreiben bat sie dieses, »dat gi dit den klenen steden by juw belegen, de ok des copmans rechtes bruken, to wetende doen und ere antword mit dem juwen wedderscriven«². Was die kleinen Städte von den großen unterschied, lehrt der Rezeß der Lübecker Tagfahrt vom 1. Januar 1430 über die kleinen Städte, »de der henze bruken unde nicht to dachvarden senden en konen« — der erste Beschluß, der das Verhältnis der kleinen Städte zur Hanse generell betrifft und regelt. Sie gebrauchen die Privilegien wie die großen, besenden aber die Tagfahrten nicht. Darum sollen sie zu den Gesandtschaftskosten der großen, welche die Tagfahrten besenden, Beiträge leisten. Die kleine Stadt, welche die Zahlung des Beitrages verweigert, »de en scholde der henze rechticheyde nicht

¹ HR. III, 7, Nr. 108 §§ 291, 292.

² HR. I, 5, Nr. 80; 8, Nr. 1003.

bruken¹. Von einem Unterschied in der Benutzung des Hanserechts durch große und kleine Städte ist nirgends die Rede². Die kleinen westfälischen Städte wurden von den Lübecker Tagfahrten von 1469 und 1470 ermahnt zum Gehorsam gegen die Rezesse und zur Zahlung ihrer Beitragsquoten, da sie »ok gerne der privilegia unde vriiheide der . . . hense vor juw unde de juwe scholoneneten . . . willen«, oder »soverne gy der privilegie der Duitschen hense dencken to brukende unde darmede beschermet willen wesen«³. Die Privilegien der deutschen Hanse galten für große und kleine Städte in derselben Weise. Die kleine Hansestadt ist grundsätzlich mit demselben Recht Hansestadt wie die große.

Die Besendung der hansischen Tagfahrten durch die großen Städte unterscheidet diese grundsätzlich nicht von den kleinen. Man hat von einem Recht der großen Städte auf die Besendung der hansischen Tagfahrten und die Einladung dazu gesprochen⁴. Aber in dem erwähnten Rezeß der Lübecker Tagfahrt vom 1. Januar 1430 liegt der Nachdruck auf dem Wort »können«. Es wird den kleinen Städten kein Recht bestritten, sondern nur ihr Unvermögen konstatiert. Auf der anderen Seite kennen die Quellen auch nicht im strengen Sinne ein Recht der großen Städte auf den Besuch der Tagfahrten und die Einladung dazu. Wohl beklagen sich einzelne große Städte gelegentlich, daß sie keine Einladung erhalten hätten, oder daß ihnen die Beschlüsse der Tagfahrten nicht mitgeteilt seien. Aber die Besendung der hansischen Tagfahrten erscheint durchaus mehr als eine Pflicht wie als ein Recht der großen Städte. Weit entfernt davon, ihr Recht zu betonen, suchen sie sich vielmehr ihrer Pflicht zu entziehen, wo sie nur können. Die überaus zahlreichen Fälle, in denen die Hanse gegen diese Pflichtversäumnis der großen Städte einschreiten und gegen die pflichtvergessenen Städte mit Strafen bis zum Ausschluß solcher Städte aus der Hanse vorgehen mußte, zeigen mit voller Deutlichkeit, daß viele große Hansestädte dieses angebliche Recht auf den Besuch der Tagfahrten sehr gering einschätzten. Den Unterschied zwischen den großen und den

¹ HR. I, 8, Nr. 712 § 15.

² Vgl. HR. II, 1, Nr. 321 § 42; 2, Nr. 439 § 20; 6, Nr. 184 §§ 44, 45, Nr. 282.

³ HR. II, 6, Nr. 334, Hans. U.B. 9, Nr. 586.

⁴ S. oben S. 259 ff.

kleinen Städten in dieser Hinsicht sah man im wesentlichen nur darin, daß man den großen im Gegensatz zu den kleinen die finanzielle Fähigkeit zum Besuch der Tagfahrten zutraute und ihnen die erforderliche finanzielle Belastung auferlegen zu können und zu müssen glaubte. Gerade in den besten Zeiten der Hanse ist dies der hauptsächlichste Gesichtspunkt, unter dem die Besendung der Tagfahrten durch die Städte betrachtet wurde. Die Besendung der Versammlungen durch die großen Städte schuf diesen kein wesentlich anderes oder besseres Recht, als die kleinen es besaßen. Ebenso wenig trifft die Unterscheidung von mittelbaren oder unmittelbaren, direkten oder indirekten (zugewandten) Städten in das Wesen der Sache¹. Denn in bezug auf das entscheidende Merkmal und den kostbarsten Vorzug einer Hansestadt, auf das Recht zur Teilnahme an den Privilegien, am Recht des Kaufmanns, standen große und kleine Hansestädte völlig auf gleicher Stufe.

Der Unterschied zwischen beiden war nur ein quantitativer; der Gebrauch des Hanserechts fand, entsprechend der geringeren Zahl der Kaufleute der kleinen Städte, in selteneren Fällen statt. Dieser geringere Verkehr der kleinen Städte hatte zur Folge, daß man in dem Hanserecht dieser kleinen Städte auch gewisse Vergünstigungen, welche die Hansen als solche beim Verkehr in einzelnen Hansestädten vor den Nichthansen genossen, etwas mehr betonte. Es handelte sich dabei zum Teil um Dinge, die im großen Verkehr nicht sehr ins Gewicht fielen, wie um den Detailhandel mit Krämerwaren an bestimmten Tagen, Vergünstigungen, die sich in Lübeck und einigen anderen Städten finden, oder um andere mehr mit dem ausländischen Handel zusammenhängende Bestimmungen, die insofern von Vorteil für die Hansen waren, als darin den Nichthansen Beschränkungen für ihre Handelstätigkeit auferlegt wurden und als dadurch den dem hansischen Binnenland entstammenden Händlern freiere Bewegung und bequemere Verkehrsmöglichkeiten vorbehalten werden konnten, während freilich andererseits eine unterschiedliche Behandlung des Handelsverkehrs der hansischen und der nichthansischen Kaufleute in manchen Hanse-

¹ Erst spät, im Jahre 1494 auf dem Drittelstag in Wesel, erscheint für die kleinen Städte eine besondere Bezeichnung: Beistädte, HR. III, 3, Nr. 439.

städten unbekannt war. Der Radius des Handelsumkreises der kleinen Städte erreichte eben seltener das Ausland, und daher konnte man sie eher im Binnenlande fassen. So setzt schon eine von den vier Handschriften des Lübecker Rezesses vom 1. Januar 1430 der erwähnten Strafandrohung gegen die kleinen Städte, »de en scholde der henze rechticheyde nicht bruken«, die Worte hinzu »in eniger henzestadt«¹. Dasselbe mit Einschluß des Zusatzes sagt der Lübecker Rezeß von 1434², wie die späteren von 1441 und 1469³. Doch zeigen andere Äußerungen, daß auch für die kleinen Städte der Gebrauch der auswärtigen Privilegien eine Rolle spielte. Die Mahnung der Lübecker Tagfahrt von 1470 wurde vorhin erwähnt. Die Lübecker Tagfahrt vom Mai—Juni 1476 erklärte den kleinen Städten, wenn sie ihre Beitragspflicht nicht erfüllten, »en dechten wy juw edder de juwe in jeniger henzestad edder vor den veer konthoren to vordegedingende«⁴. Ebenso deutet die Drohung der Lübecker Versammlung vom 21. September 1450 gegen die kleinen Städte, die wegen Nichtzahlung der Beitragskosten in die festgesetzte Strafe verfallen: »unde de copman schal nymande uth densulven steden tolaten«, er habe denn erst ein Zeugnis über die Erfüllung der Beitragspflicht erhalten, auf den Auslandshandel und den Gebrauch der auswärtigen Privilegien durch die kleinen Städte⁵, und der Lübecker Hansetag von 1518 bestimmte in seinen oben besprochenen Beschlüssen ebenso direkt für mehrere kleine westfälische Städte (Unna, Hamm u. a.): sie sollen die Privilegien gebrauchen und dem Kaufmann Schoß zahlen⁶.

Kehren wir hiernach wieder zurück zu dem Ausgangspunkt unserer Erörterungen, zu der Frage nach den über die Zugehörigkeit oder Nichtzugehörigkeit der einzelnen Städte zur Hanse vorhandenen Nachrichten, so steht nunmehr fest, daß für die großen und die kleinen Hansestädte die gleichen Quellen in Betracht kommen. Die Zugehörigkeit der großen und der kleinen Städte wird erwiesen entweder durch Nachrichten, welche unmittelbar die

¹ HR. I, 8, Nr. 712 § 15.

² HR. II, 1, Nr. 321 § 42.

³ HR. II, 2, Nr. 439 § 20; 6, Nr. 184 § 44.

⁴ HR. II, 7, Nr. 371.

⁵ HR. II, 3, Nr. 649 § 2.

⁶ HR. III, 7, Nr. 108 § 292.

hansische Eigenschaft einer Stadt bezeugen, oder durch Nachrichten, welche ihre Teilnahme am Recht des Kaufmanns im Auslande erkennen lassen. Während aber für die Zugehörigkeit der großen Städte zahlreiche Zeugnisse beider Art, namentlich in den Rezessen über den Besuch der Tagfahrten, in den Schadenverzeichnissen und für viele Einzelfälle vorliegen, ist es mit der Überlieferung über die kleinen Städte viel dürftiger bestellt. Sie fehlen auf den gemeinhansischen Tagfahrten, und von ihren Partikulartagen ist nur wenig bekannt; in der Schadenverzeichnissen kommen fast ausschließlich die großen Städte zum Wort. Da die eigenen Archive der kleinen Städte wenig oder nichts über ihren Handel bewahrt haben, und überhaupt ihr Handel im Verhältnis zu dem der großen Städte nur geringfügig war und daher auch in den Archiven der großen Städte nur selten Spuren hinterlassen haben kann, bliebe nur die Hoffnung übrig, über ihren Auslandhandel in der Überlieferung der auswärtigen Niederlassungen der Hanse etwas genauere Auskunft zu finden. Hier wäre die ergiebigste und zuverlässigste Quelle, in der man zahlreichere Nachrichten über die kleinen Städte erwarten und aus der man die hansische Zugehörigkeit auch unbekannter kleinerer Hansestädte nachweisen könnte. Der Besuch der auswärtigen Kontore durch die Kaufleute der kleinen Städte steht nach den oben erwähnten Zeugnissen fest. Auf Äußerungen, wie sie von Arnberg aus dem Jahre 1470 und 1473 vorliegen, daß es nicht wisse, welche Privilegien und Freiheiten der Kaufmann habe, und daß seine Bürger nicht in England, sondern nur in Soest und Dortmund verkehrten¹, darf man doch nicht zu viel Gewicht legen. Wie die großen Städte der Besendungspflicht, so suchten sich die kleinen der Beitragspflicht zu entziehen und leugneten darum alle hansischen Beziehungen. Wir sehen auch kleine Städte zu den Verträgen mit dem Ausland Vollmacht erteilen, finden Handelsverkehr aus manchen kleinen westfälischen Städten in Livland oder Englandfahrer in Attendorn, und sehen aus der Liste der 1494 im Hof zu Nowgorod gefangenen deutschen Kaufleute, daß sich unter ihnen auch Kaufleute aus verschiedenen kleinen Städten wie Koesfeld, Schwerte, Breckerfeld, Scheperode (wahrscheinlich das heutige

¹ HR. II, 6, Nr. 343; 7, Nr. 14.

Seppenrade im Regierungsbezirk Münster) und Unna, sowie auch Kaufleute aus Hansestädten, über deren Auslandshandel sehr wenig bekannt ist, wie Einbeck und Duderstadt befanden¹. Müssen wir erwarten, gerade in der Spezialüberlieferung der Kontore die kleinen Städte am leichtesten und sichersten nachweisen zu können, in Schoßregistern, Mitgliederverzeichnissen, Rechtsakten usw., so ist es umso bedauerlicher, daß von dieser Überlieferung, die sich in allen Kontoren als ehemals vorhanden nachweisen läßt, fast nichts auf uns gekommen ist. Mitgliederverzeichnisse sind gelegentlich und zeitweilig für die Genossenschaftsbehörden oder aus besonderen Anlässen, wie bei der Gefangennahme der Deutschen 1494 in Nowgorod, erhalten; von den Schoßbüchern sind nur einige Auszüge vorhanden², im übrigen mit diesen auch die sonstigen Geschäftsbücher der Kontore fast ganz zugrunde gegangen. Somit fehlt leider für die kleinen Städte die Möglichkeit, ihre Namen und ihre Zahl mit einiger Gewißheit der Vollständigkeit festzustellen. Wir bleiben für sie in der Hauptsache angewiesen auf die Überlieferung der Tagfahrten und auf eine leider unerhebliche Zahl von Einzelzeugnissen über ihren Auslandshandel.

Wir greifen endlich auf die am Eingang³ gestellte Frage zurück, daß die Feststellung aller Hansestädte noch nicht gleichbedeutend sei mit der Feststellung des Kreises derer, die zur deutschen Hanse gehörten. Die Überlieferung reicht schon nicht aus, um den Kreis der Hansestädte nach unten d. h. bis zu den kleinsten völlig abschließend nachzuweisen. Es ist aber möglich, daß der Kreis der Hanserechtigten noch größer war und das Hanserecht noch tiefer hinabreichte bis in Dörfer und Flecken hinein. Man hat angenommen, daß das der Fall gewesen sei und daß ganze Territorien, z. B. auch das preußische Ordensland, zur Hanse gerechnet worden seien. Hierzu sei bemerkt, daß die Hanse selbst von vornherein (seit 1366) den Genuß des Rechtes des Kaufmanns grundsätzlich auf die Bürger von Hansestädten beschränkt hat. Diesen Grundsatz hat sie durchzuführen gesucht, und das ist ihr im großen und ganzen gelungen. Aber die Schwankungen

¹ HR. III, 3, Nr. 502 B.

² Hans. U.B. 9, Nr. 687.

³ S. 233.

ihres Verhaltens auch in dieser Frage¹ zeigen doch, daß in einzelnen Fällen das Prinzip sich praktisch nicht durchführen ließ oder daß Durchbrechungen desselben stattfanden. Der Streit drehte sich aber in diesem Punkt nicht so sehr um den Anspruch kleiner Orte oder ganzer Gebiete auf Teilnahme an dem Recht des Kaufmanns, als vielmehr um den Mangel der Bürgereigenschaft bei einzelnen Einwohnern aus Hansestädten, oder um den Gebrauch einer rein formalen Bürgereigenschaft ohne praktische Verwirklichung derselben, oder um Gehilfen und Diener von hansestädtischen Kaufleuten. Im ganzen genommen spielten diese Abweichungen von der Regel in der Praxis gewiß keine große Rolle, und wenn später geklagt wird über die Beteiligung von Nicht-hansen an den Rechten des Kaufmanns, so handelt es sich in diesen Fällen nicht um einen vielleicht strittigen Rechtsanspruch, sondern um unberechtigten Mißbrauch. Immerhin ist bemerkenswert, daß der Kaufmann zu Brügge im Jahre 1392 erklärte, er verteidige auch Leute aus Dörfern oder Schlössern, »de gude knapen weren«, mit dem Recht des Kaufmanns, und wähle solche auch zu Älterleuten, sofern sie dazu geeignet seien². Ob die Lieger des preußischen Ordens in Brügge, die dort Mitglieder der hansischen Genossenschaft waren, zugleich Bürgerrecht in Hansestädten besaßen, bedürfte noch genauerer Untersuchung. Im übrigen scheint es geboten, mit der Annahme eines Anspruches auch der Dörfer und Flecken einzelner Gebiete auf Mitbenutzung des Hanserechts vorsichtig zu sein. In Westfalen erkannte man keineswegs allen kleinen Städten einen hansischen Charakter zu. Münster verlangte auf der Bremer Tagfahrt vom 25. Mai 1494, daß die kleinen Städte »in der hanze nicht wesende« keine Zertifikate über Erbgut ausstellen sollten³, und eben damals beklagte sich Lemgo bei der Tagfahrt, daß es »dorch andere stede unde dorpe ummelang belegen tor hensze nycht behorich« in seinem Handelsverkehr sehr behindert werde⁴. Ebenso beschloß die Lübecker Tagfahrt von 1507, daß Vollmachten und Zuversichtsbriefe der nichthansischen kleinen (westfälischen) Städte nicht zu-

¹ S. darüber meine Beiträge, S. 112 ff.

² HR. I, 4, Nr. 134 § 10; Beiträge, S. 115.

³ HR. III, 3, Nr. 353 § 142.

⁴ A. a. O. Nr. 347.

gelassen werden sollten, und auf dem Drittelstage in Münster im Jahre 1509 ist wieder die Rede von den »lutken steden, blecken und dorperen, dey in und to den hanszen nicht gehoren«, aber in den großen Hansestädten Handel trieben¹. Den Kreis der Hanseberechtigten darf man daher nicht zu weit fassen, wenn auch vorausgesetzt werden darf — und man sieht das etwa an dem erwähnten Beispiel des Kaufmanns aus »Scheperode« im Hof zu Nowgorod —, daß die Kontore bei der Zulassung von Kaufleuten aus ganz unbedeutenden und kaum bekannten Orten in die Genossenschaft und zum Recht des Kaufmanns eine milde Praxis ausgeübt haben werden. Und wenn in den Kontoren, namentlich in London Streit herrschte über die Zulassung von Leuten, die als Diener hansischer Kaufleute mit deren Kapital tätig, aber nicht in der Hanse geboren waren, so zeigt uns das den Weg, auf dem in manchen Fällen Kaufleute aus kleinen Nichthansestädten, aus Dörfern und vom Lande in die Hanse und zum Genuß des Hanserechts gelangen konnten und wohl auch gelangt sind.

Auf der andern Seite läßt sich eben auch bei den kleinen Städten, sogar in Westfalen, wo uns die meisten kleinen Städte bekannt geworden sind, der Unterschied zwischen hansisch und nichthansisch nachweisen. Daraus ergibt sich wiederum die Richtigkeit der Behauptung, daß die Hanse tatsächlich wohl vermocht hätte, den Kreis der Hansestädte jederzeit genau zu bestimmen. Bei ernstem Willen, sich über die Zahl der berechtigten Städte oder auch der Berechtigten überhaupt zu unterrichten, hätte es damals der Hanse keine erheblichen und in der Sache begründeten Schwierigkeiten bereiten können, mit Hilfe der größeren Städte und der Kontore, schriftlicher und mündlicher Quellen, die Namen und die Zahl aller Hansestädte jeweilig festzustellen. Daß das nicht geschah, lag in dem Mangel an starkem Zwang dazu, an äußerem, weil es der Hanse noch leicht wurde, darauf hinizielnde Forderungen des Auslandes abzuwehren, an innerem, weil solche Feststellungen keinen praktischen Nutzen versprachen und man auch ohne sie auszukommen glaubte.

¹ HR. III, 5, Nr. 243 § 172, Nr. 424, 441 § 14. Vgl. den Rezeß des Lütbecker Hansetages von 1518, 7, Nr. 108 § 30.

VI.

Rezensionen.

I.

Arnold Norlind: Die geographische Entwicklung des Rheindeltas bis um das Jahr 1500. Eine historisch-geographische Studie. Lund, Glycerupsche Univ.-Buchhandlung, und Amsterdam, J. W. A. van Schaik Boekhandel 1912. XX. u. 272 S.

Von

Walther Vogel.

Aus unserer kleinen schwedischen Nachbaruniversität Lund ist schon mancher wertvolle Beitrag zur historischen Geographie, genauer gesagt zu dem Grenzgebiet zwischen Historie und Geographie, hervorgegangen — es sei nur an die Arbeiten H. v. Schwerins über Helgoland u. a. erinnert — und wir freuen uns, eine neue verdienstliche Untersuchung dieser Art hier anzeigen zu können. Die geographische Entwicklung des Rheindeltas interessiert den hansischen Historiker schon deswegen, weil er es hier mit einem der wichtigsten Gebiete mittelalterlichen Verkehrs zu tun hat, und weil die seit dieser Zeit eingetretene starke Veränderung in der geographischen Gestaltung wie auch Namengebung des Gebietes es oft außerordentlich schwer macht, den Wegen des Verkehrs auf Grund der urkundlichen Angaben zu folgen. Es existierten wohl eine ganze Reihe von Untersuchungen über einzelne Gebietsteile z. B. von Ramaer über Südholland und über das Haarlemer Meer, von Fruin, v. d. Bergh, Beekman u. a.), aber es fehlte an einer dem heutigen Stande der geographischen und historischen Quellenkenntnis entsprechenden Gesamtübersicht. Diese Lücke wird nun

durch das Buch von Norlind in einer Weise ausgefüllt, die fast alle berechtigten Ansprüche erfüllt. Die am meisten hervorstechende Eigentümlichkeit der Schrift, die vorsichtige Einschätzung und Benutzung der historischen Quellen, die sich lieber mit einem non liquet begnügt, als ein entschiedenes, aber unzureichend begründetes Urteil fällt, können wir nur loben.

Nach einer einleitenden Übersicht über die heutigen hydrographischen Verhältnisse teilt Norlind seinen Stoff in zwei chronologische Hauptabschnitte: 1. Römerzeit, 2. Mittelalter, und betrachtet im ersten Abschnitt zunächst die oberste Rheinteilung, dann, im Süden mit Waal und Maas beginnend und nach Norden fortschreitend, die einzelnen Arme; im zweiten Abschnitt läßt er auf eine Erörterung über das gegenseitige Verhältnis der mittleren Arme erst eine Schilderung des südholändischen Flußnetzes, dann eine Untersuchung über die Zuidersee folgen. Einige der Hauptresultate Norlinds seien in Kürze angeführt.

Die Waal war schon in römischer Zeit der bedeutendste Rheinarm. Sie war damals vielleicht in einer Abwärtsverlegung begriffen, spaltete sich also zeitweilig an zwei verschiedenen Stellen vom Rhein ab (S. 63). Der Damm, den Drusus über die Waal legte, wäre dann recht einleuchtend so zu erklären, daß er den einen — wahrscheinlich den neuen, weiter unten abzweigenden Anfangsarm abdämmte, um dem Hauptstrom eine möglichst große Wassermenge zu erhalten. Der Drususkanal stellte nach N.'s Vermutung eine verbesserte Verbindung zwischen Rhein und Vecht her, nicht, wie meist angenommen wird, zwischen Rhein und Ijssel (S. 92 f., 107). Diese These ist übrigens schon in einer von Norlind nicht erwähnten Abhandlung Ritterlings (*Korrespondenzblatt d. Westdeutschen Ztschft.* 1907, Jahrg. 26 Nr. 1 und 2) aufgestellt worden, die auch m. W. zuerst die Bedeutung von Vechten für den römischen Schiffsverkehr auf Grund der Ausgrabungen in das rechte Licht gesetzt hat. Die Verkehrsbeziehungen der Römer zum freien Germanien auf dem Wege von Vechten nordwärts waren doch lebhafter als Norlind annimmt. Es hätte hier auf die epochemachenden Untersuchungen von Willers (*Die römischen Bronzebecken von Hemmoor* 1901. *Neue Untersuchungen zur römischen Bronzeindustrie von Capua und Niedergermanien* 1907) verwiesen werden können.

Der Kanal des Corbulo verband die Maasmündung bei Schiedam mit dem Rhein bei Leiden. Ob nicht Norlind aber doch die Benutzbarkeit des Alten Rheins, wenigstens zwischen Utrecht und Leiden, in der Römerzeit unterschätzt (S. 85 und bes. S. 145)? Der Hauptgrund, warum der wichtigste Mündungshafen in der Römerzeit bei Vechten, im frühen Mittelalter aber bei Dorestad gelegen war, ist, scheint mir, doch eben darin zu suchen, daß in jener Periode die Verkehrswege nach Nord und West sich endgültig erst in Vechten gabelten, weil der Alte Rhein damals noch als SchiffsstraÙe diente, während sie in dieser sich wegen der inzwischen erfolgten Versandung des Alten Rheins schon bei Dorestad trennen mußten. Daß der Alte Rhein, von seiner Mündung abgesehen, für die Schifffahrt noch Bedeutung besaß, würde doch gerade auch aus der Anlage des Corbulokanals hervorgehen, die ja nichts anders bezwecken konnte, als ihm gewissermaßen eine neue Mündung zu verschaffen. Im frühen Mittelalter war die Strecke Utrecht-Katwijk zweifellos nicht mehr für die Schifffahrt brauchbar. Der hl. Bonifaz reiste bereits Anfang des 8. Jahrhunderts von England über Dorestad nach Utrecht, ein ziemlich untrüglicher Beweis, daß er die Lek und nicht den Alten Rhein oder die Vecht benutzte (Willibaldi Vita Bonifatii c. 11, MG. SS. II, 338—39).

Zur Erklärung der Tatsache, daß der Alte Rhein seine Bedeutung einbüßte, verweist Norlind auf die öfter von ihm angeführte Hypothese einer durch säkulare Bodensenkung veranlaßten Tendenz der Deltaarme, sich südwärts zu verlegen. Aber wie ist damit die Tatsache vereinbar, daß die Vecht, wie N. selbst ganz richtig auseinandersetzt, im Mittelalter eine wasser- und verkehrsreiche FahrstraÙe war? Für das eigentümliche scharfe Abbiegen der Vecht und der geldernschen Ijssel nach Norden möchte man überhaupt gern eine Erklärung vernehmen.

Besonders verdienstlich scheinen mir die Abschnitte über den Lacus Flevo und die Entstehung der Zuidersee. Es muß dankbar begrüßt werden, daß N. endlich einmal entschieden der alten, letzten Endes von den friesischen Lügenchronisten stammenden und noch immer in neueren geographischen Handbüchern wiedergegebenen Katastrophentheorie entgegentritt, wonach die Zuidersee ihre jetzige Gestalt durch besonders heftige Meereseinbrüche im 12. und 13. Jahrhundert oder, wie einige noch genauer datieren,

im Jahre 1170 (!) erhalten haben soll. Daß die Zuidersee durch die Vereinigung eines großen Binnensees (Almere im frühen Mittelalter, wobei mere = ndl. maar, soviel wie »Binnensee«) mit einer oder einigen meerbusenartigen »Seegatten« (deren wichtigstes das Vlie ist) entstanden ist, kann nicht bezweifelt werden. Aber diese Vereinigung ist ganz allmählich erfolgt. Vor allem weist N. mit Recht die Annahme zurück, als ob bei den Landverlusten dichtbevölkerte Gegenden mit vielen Dörfern usw. verschwunden wären. Es handelt sich vielmehr um dünnbesiedelte Striche lockeren Torfbodens, die in der Hauptsache als Viehweide dienen. Die größten Abschwemmungen haben wohl in dem äußeren Becken zwischen den Inseln und der Linie Enkhuizen-Stavoren, sowie vielleicht im nordöstlichen Winkel nördlich Urk und Schokland stattgefunden. Im übrigen haben sich die Ufer des inneren Zuiderseebeckens seit Beginn des Mittelalters so gut wie gar nicht verändert, eine Tatsache, an der freilich die Historiker stets weniger gezweifelt haben als die Geographen; auch der verdienstvolle v. d. Bergh, der sich zuerst mit berechtigter Vorsicht und Skepsis über die angebliche katastrophale Entstehung der Zuidersee geäußert hat, war ja mehr Historiker als Geograph. — Die Existenz einer Katastrophenzeit im 12. bis 13. Jahrhundert leugnet übrigens auch Norlind nicht, aber er führt sie in durchaus einleuchtender Weise nicht auf eine unerklärliche temporäre Wildheit der Sturmfluten zurück, sondern auf den Umstand, daß man damals eben begonnen hatte, große, bisher zwar auf Terpen besiedelte, aber nicht durch Ringdeiche geschützte Gebiete einzudeichen. Diese Deiche waren anfänglich zu niedrig und schwach, man mußte eben erst Lehrgeld bezahlen, und so brachen die Katastrophen über die im Vertrauen auf den neuen Schutz stärker besiedelten tieferen Striche herein. Um das Jahr 1500 ist diese Lehrzeit beendet: der Mensch geht gewissermaßen aus der Defensive in die Offensive über und beginnt mit den großen Einpolderungen und Trockenlegungen, die das Antlitz des Landes namentlich in Südholland und Zeeland außerordentlich stark verändert haben. Darin liegt die innere Berechtigung dafür, daß Norlind seine Untersuchung mit diesem Zeitpunkt abschließt.

Ein tieferes Eindringen in das Quellenmaterial hätte vielleicht noch zu einigen genaueren Feststellungen über die Entstehungsgeschichte der Zuidersee, besonders des äußeren Beckens, geführt.

Es soll damit bei dem umfassenden Thema kein Tadel ausgesprochen sein. Aber der hansische Historiker vermißt gerade hier eine genauere Darlegung der Verkehrsbahnen, deren Verlauf ihn besonders interessiert. Das Vlie war ja nicht die einzige Verbindungsstraße zwischen dem inneren Becken und der Außensee. Das Marsdiep z. B., ein wichtiges Schiffahrtstor, nennt Norlind in diesem Zusammenhang überhaupt nicht. Es wird nicht, wie Telting, die Alt-Niederländischen Seerechte S. XIII A. 1, bemerkt hat, zuerst Anfang des 14. Jahrhunderts, sondern schon Ende des 8. Jahrhunderts erwähnt (v. d. Bergh, Handboek der middelneederlandsche Geographie S. 50, vgl. auch meine Bemerkungen Hans. Gbl. 1909 S. 14). Anzuführen wäre ferner eine Urkunde des Grafen von Holland von 1323 (Hans. Urkundenbuch II N. 409), in der er sich beklagt, daß die Bierschiffe des Nachts heimlich ihre Ladung an der Zollstätte Medemblik vorüberschmugeln oder »ander diep incomen«. Das erweckt den Eindruck, daß damals die Meerenge zwischen Enkhuizen und Stavoren noch nicht die heutige offene Gestalt hatte. Stavoren spricht in Urkunden von 1384 und 1412 (Hans. U.B. IV N. 795, V N. 1056) von seiner »reede« oder seinem »depe«, »dat wi Delf heten«; offenbar lag die Stadt damals noch nicht so unmittelbar an der See wie jetzt, sondern war durch einen Schiffahrtsgraben (delf), der zugleich als Hafen diente, mit ihr verbunden. Nebenbei möchte ich nicht unerwähnt lassen, daß mir gelegentlich eines Besuches in Kampen Hr. Nanninga Uitterdijk, der allen hansischen Geschichtsforschern wohlbekannte treffliche Archivar der Stadt, versicherte, die Ijssel, oder wenigstens ihr Hauptarm sei im Mittelalter nicht wie jetzt an der Nordseite, sondern an der Südseite der Stadt entlang geflossen. Wer heute an der Ijsselkade steht und über den breiten Strom blickt, kann sich dies kaum vorstellen, doch wird die Aussage eines so vorzüglichen Kenners der Geschichte seiner Vaterstadt natürlich wohlbegründet sein. Dabei war die Ijssel nach Norlind (S. 110) im Mittelalter wahrscheinlich wasserreicher als jetzt.

Zum Schluß noch einige kleine kritische Bemerkungen. Daß die Sturmflut von 839 (richtiger 838), die »Aufgabe erhalten habe, die Rheinmündung von Katwijk zu verstopfen« (S. 247 A. 1, vgl. S. 146), ist wohl nur ein lapsus calami, und vereint sich schlecht mit der sonstigen kritischen Vorsicht des Verfassers. Die einzige

Quellenstelle, die uns von dieser Flut berichtet (Annales Bertiniani auct. Prudentio 839) sagt uns darüber gar nichts, und die großen Menschenverluste, von denen sie erzählt, deuten ja eher auf eine stärker besiedelte Gegend, etwa Zeeland oder die nördlichen Teile des Landes, als das hauptsächlich betroffene Gebiet. — Enkhuizen (S. 242) war keine Hansestadt und Zierikzee (S. 252) keine süderseeische Stadt (wohl aber Zutfen). — Die Niederlegung seiner Resultate in einer kartographischen Rekonstruktion lehnt Verfasser mit einer drastischen Begründung ab. Das sei ihm nicht verübelt, obwohl manches, was er auseinandersetzt, mit Hilfe einer kartographischen Rekonstruktion wohl klarer verständlich geworden wäre; schließlich muß der historische Geograph das Risiko in Kauf nehmen, auch mangelhaft begründeten Thesen durch kartographische Festlegung einen etwas zu großen Schein von Sicherheit zu verleihen.

Das lehrreiche Buch ist mit einer für den Ausländer anerkennenswerten Gewandtheit im deutschen Ausdruck geschrieben. Trotzdem hätte der Verfasser vielleicht gut getan, es durch einen vollkommen sicheren Sprachkenner einer Revision unterziehen zu lassen, da sprachliche Mängel und Unrichtigkeiten nicht ganz selten begegnen.

2.

Die erste Entdeckung Amerikas im Jahre 1000 n. Chr., von Dr. Gustav Neckel, ao. Professor an der Universität Heidelberg. Leipzig, Voigtländer o. J. [1913] [= Voigtländers Quellenbücher, Bd. 43]. 92 S. kl. 8^o mit 7 Abb. 80 Pf.

Von

Edward Schröder.

Es wäre sehr schade, wenn dies vortreffliche Werkchen bloß darum, weil es in dem bescheidenen Rahmen eines populären Unternehmens ans Licht tritt, nicht die volle Beachtung fände die es verdient: bei den Gelehrten so gut wie bei allen Freunden der mittelalterlichen Geschichte. Denn die altisländische Sprache ist heute zwar manchen Juristen, aber gewiß nur ganz wenigen Historikern bekannt, und auch wer ihre Elemente beherrscht, ist

nicht ohne weiteres in der Lage, an den Quellen der Saga-Zeit die historische Kritik zu üben, die hier eine gewisse Vertrautheit mit den literargeschichtlichen Problemen, ja eine feste Stellungnahme zur Voraussetzung hat. Prof. Neckel ist in Deutschland einer der besten Kenner der altnordischen Sprache und Literatur und hat seinen Scharfsinn auch schon an schwierigen quellenkritischen Aufgaben erprobt. Man darf von ihm nicht nur sicheres Geleite, sondern auch selbständige Förderung der Fragen erwarten, in die uns das Büchlein einführt. Es trifft sich gut, daß die wichtigsten Quellen, aus denen er uns Exzerpte bieten kann, fast gleichzeitig in einem Bande der Sammlung »Thule« (Jena, Diederich) vereinigt hervortreten, Bd. 13: »Grönländer und Färingergeschichten«.

Die Amerikafahrten, welche die Isländer von dem 985 durch Erich den Roten besiedelten Grönland aus unternahmen, haben die Phantasie der Gelehrten wie der Dilettanten diesseits und jenseits des Atlantischen Ozeans von jeher stark beschäftigt: die Bibliographie von Halldór Hermannsson, »The Northmen in America« (Ithaca N. Y. 1909, »Islandica II«) umfaßt 94 Seiten. An der Spitze der wissenschaftlichen Literatur standen lange Zeit Rafn's »Antiquitates Americanae« (1837) in hohem Ansehen; eine neue Zeit bricht mit G. Storms Werk »Om Vinlandsrejserne« (1887) an. Ihm folgt in allen Hauptpunkten auch Neckel, denn die amerikanische Lokalforschung hat so gut wie nichts Sicheres ergeben, und Frithjof Nansens radikaler Skepsis gebührt in diesem Falle nur das Verdienst, zu erneuter Prüfung aller Daten der Überlieferung angeregt zu haben. Diese Nachprüfung nimmt Neckel Schritt für Schritt vor, und es ist vielfach ein Vergnügen, seinen Darlegungen zu folgen: so etwa wenn er S. 34 ff. aus der schwankhaft entstellten Geschichte von dem betrunkenen Deutschen die Tatsache herausdestilliert, daß an Bord des Schiffes, mit welchem Leif der Glückliche, der Sohn Erichs des Roten, im Jahre 1000 in Kanada landete, sich ein deutscher Kleriker befand, der die Weintrauben gekannt, identifiziert und so den Namen »Weinland« veranlaßt hat. Ob dieser Mann mit dem wunderlichen Namen »Tyrkir« nicht am Ende gar ein Schweizer, aus Zürich (Turicum) gewesen ist?

Die Entdeckung eines »Weinlands« an der Ostküste Nordamerikas durch Leif, das betont Neckel wiederholt, ist so sicher wie irgendeine historische Überlieferung überhaupt. Von den drei

Ländern, die die Berichte nennen, ist »Helluland« mit Labrador, »Markland« mit Neu-Fundland sicher zu identifizieren, »Vinland« kann (hier treten die pflanzengeographischen Ermittlungen ein, die sich auf wertvolle Berichte des 16. und 17. Jahrhunderts stützen können) erst im südlichen Neu-Schottland beginnen, doch kommt auch die Gegend weiter südwärts bis Boston in Frage.

N. gibt alle irgendwie wichtigen Quellenstellen von Adam von Bremen ab in wörtlicher Übersetzung: Ari (12. Jahrhundert), Snorri (13. Jahrhundert), Eyrbyggja-Saga (13. Jahrhundert), Eiriks saga rauda (um 1300), nachdem er vorher über Geschichtsschreibung und Sagadichtung der Isländer eingehend orientiert hat. Im Hauptkapitel (V) wird die Geschichte der Entdeckung Leifs nach der Erichs-Saga Abschnitt für Abschnitt vorgeführt und kritisch geprüft. Spätere Amerikafahrten der grönländischen Skandinavier (die letzte von 1347) werden angeschlossen, zuletzt noch unsichere Nachrichten und Zusammenhänge erörtert.

3.

Veröffentlichungen zur Geschichte der Freien und Hansestadt Lübeck. Herausgegeben vom Staatsarchiv zu Lübeck. Band I, Heft 1 und 2. Lübeck, Max Schmidt, 1912.

Johannes Hansen, Beiträge zur Geschichte des Getreidehandels und der Getreidepolitik Lübecks.

Alfred Dreyer, Die lübisch-livländischen Beziehungen zur Zeit des Unterganges livländischer Selbständigkeit 1551 bis 1563. Eine Vorgeschichte des nordischen siebenjährigen Krieges.

Von

Bernhard Hagedorn.

Mit diesen beiden Arbeiten tritt eine neue Unternehmung ins Leben, die in vieler Hinsicht die Bestrebungen des Hansischen Geschichtsvereins ergänzen, hoffentlich aber nie mit ihnen in wirkliche Konkurrenz treten wird. Wie der Herausgeber im Vorwort treffend ausführt, gehören nicht alle Gebiete der lübischen Geschichte unbedingt auch der Hansegeschichte an. Verfassung, Verwaltung, Gericht, Armenpflege, Kirche, Schule, Kunst, Ge-

werbe, Militär scheiden fast völlig für sie aus. Vor allem endet die lübische Geschichte mit dem Zerfall der Hanse nicht. Gerade für die spätere Zeit, das 17. und 18. Jahrhundert, ist sie noch aus den Akten des Archives zu erarbeiten, da die Geschichtsschreibung der älteren Generation sich mit Vorliebe den vergangenen Glanzzeiten der Stadt zugewendet hat.

Während der in Vorbereitung befindliche 2. Band die lübische Glockenkunde und damit ein Gebiet behandeln soll, das der Gewerbe- und Lokalgeschichte angehört, liegen die beiden Arbeiten des 1. Bandes in der hansischen Sphäre.

Hansen hat sich die Darstellung der inneren Getreidepolitik zur Aufgabe gestellt. Wie er im Vorwort richtig betont, ist eine ausführliche Schilderung des lübischen Getreidehandels nicht möglich, solange nicht zum mindesten die Warenregister des Sundzolls vorliegen. Trotzdem hat er für nötig befunden, wenigstens eine Geschichte des lübischen Getreidehandels im Abriss zum Verständnis der inneren Verhältnisse vorzuschicken. Das Kapitel gereicht leider dem Buche nicht zur Zierde. Alle Phrasen über den holländisch-lübischen Gegensatz, über das Verfehlt der lübischen Handelspolitik und ihrer Stapelbestrebungen werden hier wieder aufgetischt und Lübecks Ziele verurteilt. S. 9: »Dieses Streben, einige Waren dem hansischen oder gar dem lübischen Handel vorzubehalten, war entschieden eine verkehrte Methode.« Daß dieselben Prinzipien nach Lübecks Sturz den englischen Handel zu einer glänzenden Entfaltung brachten, daß sämtliche europäische Staaten sie in ihrer Kolonialpolitik zum Teil bis ins 19. Jahrhundert hinein mit Erfolg anwandten, daß die Holländer die Bestrebungen des Hansenhauptes wohl zu würdigen wußten, daß die mit der Stapelpolitik verfolgten Ziele, Ausschluß der Konkurrenz aus großen Handelsgebieten und Sicherstellung des kommerziellen Gewinnes, noch heute die Maximen jeder kaufmännischen Politik sind, wird nicht berücksichtigt. Es wird den lübischen Kaufleuten zum Vorwurf gemacht, daß sie nicht den Getreidehandel erobert haben, und dabei vergessen, welchen Schwierigkeiten sie gegenüberstanden, daß die Holländer als Konsumenten allein schon wegen der Speicherung am Verkaufplatz vor ihnen im Vorteil waren,erner daß die preußischen und baltischen Ausfuhrplätze sich mit der handelspolitischen Beherrschung ihres Hinterlandes zufrieden

gaben und den Seehandelsbestrebungen der Lübecker gegenüber sich ablehnend verhielten, ja direkt ihnen entgegenarbeiteten, daß diese sich als unbeteiligte Dritte den Verkehr zwischen Produzenten und Konsumenten aneignen sollten. Auch die Fabel, daß die lübschen Kaufleute den Handel mit Massengütern verschmäht hätten, taucht hier wieder auf, und zwar mit direkt falschen Zeugnissen, z. B. S. 8: »Wer wollte es den Lübeckern verdenken, daß sie, die den Handel mit Lüneburger Salz in Händen hatten, sich nicht selbst Konkurrenz machen wollten dadurch, daß sie in großem Umfang auch Baiensalz in die Ostsee führten?«, während notorisch die Stadt stark an der Baienfahrt beteiligt war (vgl. Hans. U.B. VIII, 215). Mit dem Schluß aus dem Ergebnis und vom Standpunkt der Holländer aus wird man den lübschen Bestrebungen nie gerecht werden können.

Es verbinden sich mit dieser Darstellung auch Urteile, die einen von Fachkenntnis in Handelssachen wenig berührten Laienverstand kund tun, z. B. S. 5, daß der Getreidehandel geringeren Gewinn im Vergleich zu der Masse abwarf als der Handel mit Wertwaren, und daß deshalb die reicheren Lübecker Kaufleute ihr Kapital in lohnendere (!) Handelsunternehmungen steckten, daß sie sich nur, wenn anderwärts Teurung herrschte und viel am Kornhandel zu verdienen war, stärker am Getreidehandel beteiligten (auch S. 48), daß sie (S. 8) doch dabei blieben, den bequemeren Gewinn aus dem Handel mit Wertwaren vorzuziehen, oder (S. 10), daß sie zunehmendes Interesse zeigten an der Kornausfuhr, die allmählich lohnender geworden war. Von den enormen Schwankungen im Getreidehandel hat H. offenbar keine Ahnung. Was einem Kaufmann als höchstes Lob gilt, daß er sich nur mit lohnenden Geschäften befaßt, wird hier den Lübeckern zum Vorwurf gemacht. Es kann zu H.s Entschuldigung dienen, daß er dabei in den Fußtapfen anderer wandelt.

Da, wo H. seine eigenen Studien gibt, ändert sich sofort das Bild. Nur bei dem Kapitel Fremdenpolitik, das übrigens nur in losem Zusammenhange mit dem Thema steht, äußert sich noch einmal der Mangel an Verständnis für die leitenden Ideen der lübschen Politik. Sonst kann man ruhig sagen, daß die Arbeit eine tüchtige Leistung darstellt. H. hat ein enormes Material durchgearbeitet. Die Anordnung ist klar, und auch die stilistische Durchbildung ist

anzuerkennen. Beim 2. Kapitel, das die lübische Politik in ihrem Verhältnis zu den Kornproduzenten behandelt, wäre etwas mehr Zurückhaltung gegenüber den verallgemeinernden Klageschriften am Platz gewesen. Hier wird auch die Arbeit mit der Zeit manche Ergänzungen erfahren. Ansprechend ist die Schilderung der langsamen Verdrängung Lübecks aus dem dänischen Kleinhandel, der dänischen Bauernfahrt nach der Trave und der Maßnahmen gegen den Adel und dessen zunehmende kaufmännische Aktivität. Das gleiche gilt von den folgenden Kapiteln, in denen H. die Teurungspolitik, den Widerstreit von Versorgungsbestrebungen und Handel, die Auffassung des Nichthändlers und Nichtlandmanns, die die Verbilligung der Lebensmittel als einzig erstrebenswertes Ziel hält und jeglichen Handel als Wucher bekämpft, den Ausweg, den man schließlich in der Einführung der Magazinierung durch die Schaffung des Kornvorrats findet, schildert. Eingehend behandelt er Zölle, Märkte und Handelsgebräuche, Berechtigungen zum Kornhandel und die mit ihm verbundenen Ämter. Als Anhang teilt H. einige Kornordnungen mit und dann vor allem eine Getreidepreisstatistik, die mehrere Jahrhunderte umfaßt und das Resultat umsichtig angelegter, mühevoller und langwieriger Forschungen ist. Alles in allem stellt die Arbeit, wenn man von dem 1. Kapitel absieht, einen tüchtigen und sehr wertvollen Beitrag zur Kenntnis der lübischen Wirtschaftsgeschichte dar.

Von der Dreyerschen Arbeit läßt sich dasselbe nur in beschränktem Maße sagen. Wohl muß anerkannt werden, daß D. viel neues Material erschlossen hat und, soweit Rezensent ihm nachfolgen kann, auch zuverlässig ist. Es ist aber zu bedauern, daß im Verhältnis zu dem großen Arbeitsaufwand bei der Sammlung des Materials so wenig Mühe und Sorgfalt auf die Ausarbeitung gelegt worden ist. Es ist D. nicht gelungen, die wichtigen Momente hervorzuheben. Die überragende Bedeutung des russischen Handels für Lübecks Wohlstand kann man nur leise ahnen. Vielfach ist die Arbeit weniger eine Geschichte der Ereignisse, als eine Wiedergabe der gewechselten Schreiben, der Verträge und Entwürfe, ein reines Aktenreferat. Seiten hindurch kann man durch einfache Striche die einzelnen Schreiben voneinander trennen. Und dabei handelt es sich um die Geschichte einer Epoche, an der das lebendige Interesse der deutschen Nation noch längst nicht

erloschen ist, um die Geschichte des Verlustes großer deutscher Landschaften. Sie wäre wahrhaftig einer besseren Darstellung wert gewesen. D. zeigt auch gelegentlich, daß ihm nicht ganz die Fähigkeiten dazu abgehen.

Was soll man mit Ausführungen wie den folgenden anfangen? S. 246: »Die ablehnende Haltung der Hanse [gegen Schweden] wurde zum großen Teile hervorgerufen durch ihre guten Beziehungen zum dänischen Herrscher. Ohne Dänemarks Paß und Geleit konnte kein hansisches Schiff durch den Belt (!) segeln, denn auf eigene Faust wagte die Hanse es nicht mehr, den Dänen zu trotzen. Die Hansen, ermuntert durch den ihnen günstigen Odenseer Rezeß, näherten sich aus diesem Grunde immer mehr dem Dänenkönige Friedrich II, welcher sie als Verbündete in einem jetzt nicht mehr unwahrscheinlichen Kriege mit Schweden wohl zu würdigen verstand.« S. 146: »Nach altem hansischen Rechte war der Kaufschlag zwischen Gast und Gast an allen jenen Handelsplätzen verboten, in denen die Hanse Kontore besaß, besonders in Brügge, London und Nowgorod.« Dergleichen findet sich überall, wo D. einmal von der getreuen Wiedergabe seiner Akten sich losreißt. S. 295 Anm. 2: Heide ist nicht »wahrscheinlich Buchweizen«, sondern Hede. Daß man heute noch das Wort Kraut für Pulver gebraucht, ist mir unbekannt. S. 285 Anm. 3 lies: allerley Heut, rauch und gegerbet. Der Wert dieser Arbeit liegt in der Erschließung neuen Materials, nicht in dem, was der Verfasser dazu getan hat.

4.

M. Foltz, Geschichte des Danziger Stadthaushalts. (Quellen und Darstellungen zur Geschichte Westpreußens 8. Danzig 1912.)

Von

Otto Fahlbusch.

Im 49. Hefte der westpreußischen Zeitschrift hat M. Foltz im Jahre 1907 eine Darstellung des »Danziger Stadthaushalts am Ende des 16. Jahrhunderts« veröffentlicht. Dieser kürzeren Abhandlung läßt der Verfasser jetzt (1912) als achten Band der Quellen und Darstellungen zur Geschichte Westpreußens eine

»Geschichte des Danziger Stadthaushalts« folgen, die bis in die neueste Zeit reicht. Auch hierin hat der Verfasser den Hauptwert auf die Behandlung der Zeit vom 16. Jahrhundert an gelegt, da erst seitdem reiches Quellenmaterial zu Gebote stand. Anders war es mit der vorhergehenden Zeit, als die Stadt sich unter der Herrschaft des Deutschordens befand. Mangel an ausreichenden Quellen erschwerte und hinderte hier eine eingehendere Untersuchung, so daß die Darstellung des Haushalts dieser Zeit manche Lücke aufweist, die auch spätere Urkundenveröffentlichungen nur zum Teil beseitigen werden. Manche erst für die jüngere Zeit gesetzlich bekannte Bestimmung, wie die Art des Wechsels im Bürgermeister- und Kämmereramte, läßt sich allerdings aus der Wiederkehr bestimmter Personen in den Listen schon für diese Zeit annehmen.

Der Einteilung ist mit Recht die politische Geschichte der Stadt zugrunde gelegt, zumal mit jedem Wechsel der Oberhoheit ein tiefer Einschnitt in der Verwaltung und den dem Rat zustehenden Rechten stattfindet. Da Danzigs Abhängigkeit von den pommerellischen Herzögen und dem Deutschen Orden als erster Teil zusammengefaßt ist (S. 5—58), ergeben sich drei Hauptteile. Danzig unter polnischer Herrschaft (1454—1793) bildet den zweiten (S. 59—300) und die Zeit von der preußischen Besitzergreifung bis zur Gegenwart den dritten Teil (S. 301—437).

Wenn ich sagte, mit Recht sei die politische Geschichte bei der Einteilung zugrunde gelegt, so muß ich doch hinzufügen, daß dies beim Münzwesen störend wirkt, da auf diesem Gebiet andere Jahre als in der politischen Geschichte, so z. B. 1527—29 und 1586, eine Umwälzung herbeiführten. Die Münzberechnung muß deshalb nur der Einteilung zuliebe im ersten Teile unterbrochen werden, um im zweiten an der abgebrochenen Stelle wieder aufgenommen zu werden. Da ferner der Wert und die Zuverlässigkeit derartiger Berechnungen immer etwas Unsicheres hat, wären im Text am besten nur die für die Finanzverwaltung wichtigen Münzeinheiten besprochen, wie es S. 318 geschehen ist, und das übrige einem besonderen Anhang vorbehalten worden.

Über 100 Seiten (S. 462—581) nehmen die Tabellen ein, die in vorbildlicher Weise über alle Zweige des Haushalts Aufschluß geben. Ausgegangen wird von den Schlußrechnungen der Kämmererei.

Hierbei wird das Gesamtergebnis in Einnahme und Ausgabe mit Überschuss aufgeführt und von Zeit zu Zeit ein Jahresdurchschnitt gezogen. In den folgenden Tabellen werden Ausgaben und Einnahmen im einzelnen angegeben, zunächst in größeren Abschnitten für Kämmerei und Hilfgelder, dann immer mehr spezialisiert. An diese Haushaltspläne schließen sich mit Tabelle 94 Steuern der direkten und Tarife der indirekten Steuern an. Tabelle 100 teilt die Zahl und Art der auf der Akzisekammer während der Jahre 1750–73 versteuerten Gegenstände mit, die übrigen Tabellen sind Übersichten des 19. Jahrhunderts.

Ihre Ergänzung und Erläuterung erhalten die Tabellen in dem vorangehenden Text, und zwar die Jahresübersichten hauptsächlich in dem geschichtlichen Überblick, so daß man den Gründen, die starke Veränderungen gegen die gewöhnlichen Resultate veranlaßt haben, leicht nachgehen kann.

Die Abschnitte der drei Hauptteile sind die für derartige Untersuchungen feststehenden: ein geschichtlicher Überblick, sodann die Einrichtung der Finanzverwaltung, ferner, mit Trennung des Haushalts, drittens die Ausgaben und viertens die Einnahmen. Wie Knipping hat also der Verfasser im Anschluß an seine frühere Arbeit gegen den sonst üblichen Brauch die Ausgaben vorangestellt. Die Dreiteilung nach der politischen Abhängigkeit gebe ich im folgenden auf und fasse die entsprechenden Abschnitte der einzelnen Teile zusammen.

Der geschichtliche Überblick beginnt mit der ersten Erwähnung Danzigs und mit der ersten deutschen Stadtansiedlung und ihrer Zerstörung durch den deutschen Orden im Jahre 1308. Neues Leben erblühte in der deutschen Altstadt, dem slavischen Hakelwerk und der Rechtstadt, dem eigentlichen Danzig. Ein drittes deutsches Gemeinwesen wurde 1380 mit der Jungstadt begründet. Macht und Ansehen der Rechtstadt nahmen gegen Ende des 14. Jahrhunderts, trotzdem der Orden den Städten seines Gebietes nicht viel Freiheit ließ, einen gewaltigen Aufschwung. Die Niederlage des Ordens bei Tannenberg machte Danzig nicht frei, legte ihm vielmehr manche Buße wegen der Unterstützung des polnischen Königs auf. Erst der dreizehnjährige Krieg (1454 bis 1466), an dem sich die Stadt Danzig mit allen Mitteln beteiligte, führte zur endgültigen Niederwerfung des Ordens. Der Lohn,

den Danzig am 16. Juni 1454 zu Elbing zugesichert erhielt, war groß und der dreizehnjährigen Anstrengung wert. Die Rechtstadt bekam nicht nur das Gebiet des Ordens in Danzig und einige Bezirke mit den grundherrlichen Rechten, sondern auch das ganze Gebiet der Altstadt und Jungstadt mit allen Einkünften und Rechten und ferner das Hakelwerk. Am 1. Mai 1457 kam das Münzrecht hinzu und die Zusicherung, der König werde keine neue Steuern auferlegen. Aus den verschiedenen Siedlungen erwuchs erst jetzt die Gesamtstadt Danzig. Und nun die finanzielle Kehrseite des Krieges. Dem König wurden große Darlehen gewährt und die eigenen Kriegsrüstungen beanspruchten viel Geld, so daß schon 1454 eine Zwangsanleihe erhoben wurde und am Ende des Krieges viele Einkünfte der Stadt verpfändet waren.

Im 16. Jahrhundert entwickelten sich Stadt und Finanzen zunächst günstig, bis der livländische Krieg und die durch ihn bewirkte Geldnot des Königs und Ausgaben für die Sicherheit der Stadt in den fünfziger und sechziger Jahren hohe finanzielle Anforderungen stellten. Gegen Ende des 16. Jahrhunderts besserten sich die Finanzen. Obwohl die Ausgaben in den letzten 70 Jahren um das Zehnfache gestiegen waren, wurden sie von den Einnahmen noch übertroffen, so daß die in der finanziellen Notlage neu erschlossenen Steuerquellen wieder abgeschafft werden konnten.

1626 fiel Gustav Adolf in Preußen ein, aber eine längere Friedenszeit brachte die durch seine Kontributionen verschlechterten Finanzen wieder in Ordnung. Der zweite schwedisch-polnische Krieg von 1655—1660 entschied den Niedergang der Stadt; Friedenszeiten bringen ihr nur kurze Erholung, eine anhaltende Besserung lassen die sich immer erneuernden polnischen Wirren und dann die Napoleonischen Kriege nicht aufkommen. Noch um die Mitte des 19. Jahrhunderts hatte Danzig unter seiner Schuldenlast schwer zu leiden.

Die Ausführungen im zweiten Abschnitt sind der Technik des Finanzhaushaltes gewidmet und unter Schönbergs¹ Einfluß länger wie sonst üblich ausgefallen. In ihm werden alle Fragen über die

¹ L. v. Schönberg, Die Technik des Finanzhaushalts der deutschen Städte im Mittelalter. Münchener volkswirtschaftliche Studien 103. Stück. 1910. S. Jahrgang 1912, S. 523 ff.

Einrichtung der Finanzverwaltung, über Rechnungs-, Kassen- und Münzwesen behandelt.

Solange ein sitzender Rat bestand, führte er die Regierungs- und Finanzgeschäfte, nach Gründung der Gesamtstadt, seit 1457, gab es keinen geschäftsführenden Ratsausschuß, sondern nur einen Rat, der in wichtigen Angelegenheiten an die Zustimmung der Hundertmänner gebunden war, denen jedoch nicht das Recht der Rechnungsprüfung und -einsicht zustand. 1577 gelang es der dritten Ordnung mit Widerstreben des Rats, die Abordnung von Kämmerereisitzern zu erzwingen, doch der Rat entfernte diese unbequemen Administratoren schon 1579. Das Verlangen des Volkes nach dieser Einrichtung hörte nicht mehr auf und in der Geldnot des Schwedenkrieges, im Jahre 1658, setzte es seinen Willen nach Kämmerereisitzern durch. Aber erst die königliche Ordination von 1750 schränkte die Rechte des Rates bei der Verwaltung so weit ein, daß es mit der Vorherrschaft der Patrizierfamilien für immer vorbei war. Seit 1818 hatte ein Kassenkuratorium die oberste Aufsicht über die Kämmererei.

Im 14. Jahrhundert hatte wie in Elbing der Bürgermeister die Hauptkasse, aus der er den Kämmerern die nötigen Gelder aushändigte. Im 15. Jahrhundert versahen die Kämmerer alle Kassengeschäfte und waren dem Rat nur zur Rechnungslegung verpflichtet.

»Hilfgelder«, d. h. außerordentliche Einnahmen zum Bestreiten außergewöhnlicher Ausgaben wurden zunächst in Zeiten der Not, dann regelmäßig von der Kämmererei erhoben, 1573 von ihr abgetrennt und den Pfahlherren überwiesen. Zu Anfang des 17. Jahrhunderts wurde für sie eine eigene Hilfgelderkasse errichtet, die rechnerisch und in ihren finanziellen Kompetenzen der Kämmererei völlig gleichgeordnet war. Die dritte Ordnung stellte 1629 und noch wiederholt den Antrag, Kämmererei und Hilfgelder zu einer Kasse zu verschmelzen, aber sie hatte mit ihren Anträgen keinen Erfolg, und die Königliche Ordination von 1750 läßt beide bestehen. Bei der Einverleibung Danzigs in den preußischen Staat wurde die Hilfgelderkasse abgeschafft, — zuletzt hatte sie durchschnittlich drei Fünftel der gesamten Einnahmen gestellt —; 1807—1814 lebte sie wieder auf erlangte für kurze Zeit hohe Bedeutung.

Schon vor der Einrichtung der Hilfgelderkasse bestanden

andere Kassen, die zwar rechnerisch der Kämmerei eingeordnet waren, im übrigen völlig selbständig waren. Hierher gehört vor allen Dingen die seit der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts bestehende Kasse des »gemeinen Wallgebäudes«. Ihre Geldeinkünfte bestanden in den Absenten- oder Scharwerksgeldern, in Einnahmen aus der Zulage, der Weinakzise, vom Wettgericht, dem hundertsten Pfennig, dem Reisgeld, Grund- und Hauszinsen, aus Zuschüssen der Kämmerei und Hilfgelder und aus Anleihen, die Ausgaben in Arbeitslöhnen und Baumaterialien.

In die Zeit vor der Vereinigung zur Gesamtstadt reicht die Kämmerei der Altstadt zurück¹, deren Rechte 1637 eingeschränkt, aber nicht aufgehoben wurden. Noch 1793 gab es drei Kassen der altstädtischen Ratsherren (S. 114). 1461 (S. 178) betrug ihre Gesamteinnahme 494 Mk., 1503: 829 Mk. (S. 117) und die Ausgaben 658, bzw. 609 M. Viele andere Notizen sind leider nicht an einer Stelle zusammengetragen, sondern ebenfalls über das ganze Buch verstreut. Im ganzen wurden 1793 z. B. 29 öffentliche Kassen gezählt, von denen der größte Teil 1821 vereinigt wurde. Da die Kassen einander gegenseitig aushalfen und die Funktionen teilweise nur summarisch Rechnung ablegten, gab es nirgends einen Hauptkassenabschluß oder einen allgemeinen Haushaltsplan, und die preußischen Kommissare, die den Zustand des Danziger Finanzwesens untersuchen und einen »ungefähren Kämmerei-etat« aufstellen sollten, sahen sich vor keine leichte Aufgabe gestellt.

Auch der Verfasser hatte bei der Darstellung dieses zweiten Abschnittes mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen, so besonders bei der zwischen Verwaltung und Haushalt zu ziehenden Grenzlinie und der Art der Darstellung. M. E. ist hierbei der Abschnitt über die Verwaltung zu kurz gekommen; manches, was über die Einrichtung der Einzelverwaltungen gesagt ist, hätte ich lieber an dieser Stelle gesehen.

Der Verfasser ist bei seiner »Einrichtung der Finanzverwaltung«, wie er dies Kapitel nennt, im ganzen dem chronologischen Prinzip gefolgt. Das hat den Nachteil, daß die Darstellung der

¹ In Braunschweig bestanden gleichfalls neben der gemeinen Stadt in allen fünf Weichbildern ein eigener Rat und eine eigene Kämmerei mit bestimmt begrenztem Aufgabenkreis.

Verwaltung sachlich auseinandergerissen ist und somit Zusammengehörendes durch nicht dazugehörnde Teile getrennt ist. In unserm Falle kann die chronologische Behandlungsweise aufgegeben werden, da der geschichtliche Überblick nicht nur über die äußere Geschichte der Stadt, sondern auch über die innere Geschichte und die finanzielle Lage Auskunft gibt. An ihre Stelle hätte eine Darstellung nach sachlichen Gesichtspunkten treten müssen, ähnlich wie ich vorher ausgeführt habe, wobei die geschichtliche Reihenfolge in den einzelnen Teilen zu benutzen gewesen wäre. Ausgehend vom Rat und seinen Kompetenzen, der Abzweigung einzelner Ämter mit ihren Inhabern und Aufgabenkreisen wäre die gesamte Finanzverwaltung dem Leser in systematischer und übersichtlicher Weise vor Augen getreten, anstatt daß nun die in Betracht kommenden Stücke an der Hand des Registers zusammengesucht werden müssen. Das nachhaltige Drängen der 3. Ordnung nach Anteilnahme an der Verwaltung wäre beim Rat behandelt und das Kassenwesen in die Verwaltung gezogen worden, während das Buch- und Rechnungswesen wie auch hier einen Teil für sich gebildet hätten.

Bis 1622 wird in der Kämmerei nach Mark zu 60 Schilling gerechnet, von 1622—1705 nach Mark zu 20 Groschen. 1705 wird die Guldenrechnung eingeführt (1 Gulden = 1½ Mk), die bei den Hilfgeldern schon seit 1631 zugrunde gelegt war; 1821 wurde sie durch die preußische Talerrechnung ersetzt, die bis zur Reichswährung in Geltung blieb.

Von den Unterabteilungen der »Zahlmark«, wie die Rechnungseinheit der Mark hieß, wurden nur Schillinge und Pfennige und später noch Groschen ausgeprägt. Alle Abgaben, alle Käufe, besonders der zum täglichen Leben nötigen Gegenstände, erfolgen in dieser Zahlmark, und zwar ohne Rücksicht auf den Silberwert. Das führte in späterer Zeit zu großen Unzuträglichkeiten und Benachteiligungen, indem die Zahlungsverpflichtungen und Abgaben äußerlich dieselbe Höhe behielten, während der Silberwert der Münzen fiel. Der Zins für den Grund und Boden stand deshalb später in keinem Verhältnis zu dem wirklichen Werte. Durch zwei Erhöhungen suchte der Rat diesem Mißstande abzuhelpen. Die erste fand bald nach der Münzreform von 1528 statt und betrug das Doppelte der alten Sätze (S. 173), die andere in der

2. Hälfte des 18. Jahrhunderts (S. 183); sie erhöhte die Zinssätze gegen das 14. Jahrhundert um das 18 fache.

Von 1416 (S. 46) bis 1527 (S. 132) erwähnt der Verfasser bisweilen die Mark geringen Geldes (S. 36, 46, 47, 50, 51, 55) oder kurz die geringe Mark (S. 51, 57, 132, 173, 198, 206, 238, 286, 288 ff.). Neben der geringen Mark wird die gute Mark, bzw. Unterabteilungen von ihr genannt (S. 36 ff., 51, 52, 132, 163, 173, 204 ff.). Im Jahre 1527 waren dem Könige 4000 geringe Mark zu zahlen, die gleich 2000 poln. Gulden zu 30 Groschen oder 3000 guten Mark zu 20 Groschen gerechnet wurden. Die geringe Mark enthält demnach 15 Groschen und die gute Mark 20 Groschen, d. h. eine geringe Mark ist $\frac{3}{4}$ der guten Mark. Beide sind Zahlmarken und entsprechen nach Schwinkowsky¹ der kleinen Mark und der großen Mark. Durch die Münzreform von 1526/30 ist die kleine Mark zugunsten der großen zu 20 Groschen beseitigt. Das entspricht den Erwähnungen der guten und geringen Mark.

Der Verfasser gibt S. 173 bei der Reform der Grundzinse an, daß sich die alten Sätze durchweg um das Doppelte erhöht hätten, und rechnet die gute Mark zu 40, die geringe zu 20 Groschen. Der frühere Wert beträgt demnach 20, bzw. 10 Groschen. Das Verhältnis wäre also zur Zeit der ersten Festlegung der Zinse (im 14. Jahrhundert) nicht 3 : 4, sondern 1 : 2 gewesen oder daselbe, wie es im Jahre 1418 zwischen alter und neuer Mark bestand. Mit dieser Annahme würden sich auch die Angaben über den Zins von den Fleischbänken (S. 36) vereinen lassen. 1452/53 bestanden 79 Fleischbänke, von denen die Stadt 276 $\frac{1}{2}$ geringe Mark einnahm oder von jeder Fleischbank 3 $\frac{1}{2}$ Mk. Nach der Willkür von 1455 beträgt der einzelne Anteil außer dem Wiesenzins nur 1 $\frac{1}{2}$ Mk. Der Ausgleich wird gefunden bei der Annahme, daß etwa bis 1454 eine gute Mark = 2 geringe gilt; die übrigbleibende halbe Mark entfällt auf den Wiesenzins, da den Fleischern 1409 acht Huben Wiesen gegen einen jährlichen Zins von 40 Mk. verliehen sind, und diese Wiesen nach der Zahl der Fleischbänke parzelliert sind².

¹ Schwinkowsky, Das Geldwesen in Preußen unter Herzog Albrecht. Diss. Königsberg 1909 (vgl. S. 22 und 146). Die kleine Mark wird vom Verfasser nur einmal (S. 179) zum Jahre 1530 erwähnt.

² Hirsch, Danzigs Handels- und Gewerbsgeschichte, S. 308.

Es bleibt noch die Beantwortung der Frage übrig, weshalb die geringe Mark gebraucht wird, denn die Danziger offizielle Rechnungseinheit ist immer die gute Mark gewesen. Der Grund ist der Einfluß des polnischen Münzsystems, das sich zum preußischen verhält wie die geringe Mark zur guten.

Die Schillinge und Pfennige waren die im Kleinverkehr gängigen Zahlungsmünzen, aber im Groß- und Auslandsverkehr wurden sie durch die Gulden und Taler ersetzt, da ihr Silberwert dem Nennwert nicht entsprach. Dies fortwährend schwankende Wertverhältnis der Silbermünzen regulierte sich an den Goldmünzen und wurde meistens in ganz kurzen Zwischenräumen festgesetzt.

Dieses Schwanken erschwert alle Berechnungen, die der Vergleichung zwischen damaligen und heutigen Münzwerten gewidmet sind, und hat zum Teil die völlige Ablehnung derartiger Versuche herbeigeführt. Und doch ist der Reiz, und wenn es allgemein befriedigend gelänge, der Nutzen der Umsetzung in heutige Reichswährung so groß, daß es jeden Forscher auf diesem Gebiete immer wieder lockt, ähnliche Untersuchungen anzustellen. Auch hier ist es versucht und auf Grund guter Vorarbeiten anderer Forscher ist es gelungen, den Silberwert der preußischen Zahlmark in großer Vollständigkeit vom 15. Jahrhundert bis in die Neuzeit zu berechnen. Der Verfasser hat ihn in übersichtlichen Tabellen, die bis 1525 deutlich den Gang des Verfahrens zeigen, zusammengestellt. Für das Kilogramm Feinsilber ist ein Preis von 100 Mk. Reichswährung angenommen, so daß der Silbergehalt der Mark bequem abzulesen ist und ebenso leicht die Umrechnung bei Annahme eines anderen Silberpreises geschehen kann. Direkt verwendbar ist der Silberwert für die heutigen Verhältnisse nicht, soll er genauer in Reichswährung übergeführt werden, so ist eine Umrechnung nötig, wie sie z. B. von P. Sander für Nürnberg versucht ist, aber auch so ergeben sich noch Ungenauigkeiten. Der Tauschwert, der durch Vergleich der wichtigsten Nahrungsmittel, Roggen und Weizen, festgestellt wird, übertrifft den Silberwert um das 4–6fache.

Einnahmen und Ausgaben bilden die beiden umfangreichsten Abschnitte. Rechnungen der Jahre 1379–82, daneben undatierte Zusammenstellungen aus der Zeit um 1425, sind für die Ordens-

zeit die Hauptquelle und zeigen, wie wenig entwickelt und wie beschränkt der städtische Haushalt war. Durch den polnischen König kommen 1454 große Rechte hinzu, die der Stadt neue Einnahmequellen erschließen. Auch das Quellenmaterial wird von 1522, bzw. von 1530 an reicher und einerseits durch die ziemlich vollständig erhaltenen Rechnungen repräsentiert, andererseits durch das 1769 erschienene »Ius publicum civitatis Gedanensis« des Syndikus Gottfried Lengnich¹.

Der Besitz an Grundeigentum und grundherrlichen Rechten hatte sich sehr vermehrt, die Einkünfte aus der großen Kornmühle und anderen Mühlen waren der Stadt überwiesen, während die Verbrauchssteuern zunächst dem Könige zustanden. Erst 1537 erkannten die Stände die auf das Hilfgelderprivileg von 1455 sich stützende Forderung Danzigs auf Erhebung von Akzisen an. Zunächst belegte man die Getränke, darauf das Malz und schließlich das Mehl mit Akzisen.

Ein Pfahlgeld von allen ein- und ausgeführten Schiffsgütern wird schon 1341 erwähnt, nach dem dreizehnjährigen Kriege wird ein erhöhter Satz erhoben, bis 1567 die Stadt eine Zulage erhob und 1584 das Pfahlgeld zugunsten des Königs verdoppelt wurde. Last-, Tief-, Feuer-, Lotsen- und Brückengeld belasten ferner den Seehandel, in der Stadt selbst kommen die Abgaben von den Handelseinrichtungen hinzu. Die einzigen regelmäßigen direkten Steuern sind zunächst die Scharwerksgelder, das Reiter- und das Wachtgeld, während die Schoßabgaben, die in vielen Städten als regelmäßige Einnahme eine bedeutende Rolle spielen, nur als außerordentliche Steuern benutzt werden.

Bis zur Einordnung in den preußischen Staat bilden die heute dem Staat zustehenden Ausgaben für auswärtige Beziehungen, für militärische und kriegerische Zwecke neben den Aufwendungen für Arbeiten und Bauten die Hauptausgaben der Stadt, während im 18. Jahrhundert die Ausgaben für Kirche, Schule, Gesundheits- und Armenpflege an ihre Stelle getreten sind.

S. 162 ff. behandelt der Verfasser die Gehaltzahlungen an städtische Beamte seit dem 16. Jahrhundert in ausführlicher Weise und sagt von der vorhergehenden Zeit, daß »die aus der Stadt-

¹ Quellen und Darstellungen zur Geschichte Westpreußens I. Danzig 1900.

kasse zu zahlenden Besoldungen recht geringe Summen erforderten, da die Beamten zum großen Teil auf Sporteln angewiesen waren. Geringe Summen erforderten sie ja, aber doch ernähren nur wenige Ämter wie die der Braker und Messer ihren Mann. Die Wage war z. B. nicht als »Lehne« ausgetan, da die Rechnungen von 1379—81 Einnahmen der Wage aufweisen und andererseits der Verwalter Winandus 50 Mk. erhielt, wovon er seine Gehilfen zu besolden hatte; 1448 wird bestimmt, daß den Wägern jährlich 32 Mk. zu geben sind.

Ferner sind S. 27 Bestimmungen aus dem Jahre 1451 über die städtischen Beamten mitgeteilt, die nur untergeordnete Bedeutung haben, während auf *Scriptores rerum Pruss.* IV S. 338 ff., wo wirkliche Besoldungen mitgeteilt werden, nur anmerkungsweise hingewiesen ist. So teilt der Verfasser aus den Rechnungen Ausgaben für Kleidung an den Stadtschreiber mit (S. 28) und aus den Ratsbestimmungen des Jahres 1451 die Vergütung von einer guten Mark für Einmahnen des Grundzinses (S. 36). Nach *Scr. rer. Pruss.* IV S. 339 erhält aber der Stadtschreiber 1421 nicht nur 2½ Mk. für Kleidung, einige Praesente an Wein und Opfergeld, sondern auch jährlich 8 Mk., d. h. gerade soviel wie der oberste Stadtknecht, dem dieselben Extrageschenke, aber keine Sporteln wie dem Stadtschreiber zustehen. Der andere Schreiber, der »Hand und Hals schreibt und den übrigen Stadtknechten, die das Schwert tragen«, soll man je 7 Mk. jährlich geben und außerdem Sommer- und Wintergewand und Opfergeld; Sporteln bezieht dieser Schreiber insofern, als er das für seine Briefe einkommende Geld erhält. 1447 sind dem Kellerknechte jährlich 3 Mk., Gewand und Opfergeld bestimmt; für den Knecht, der den Ofen heizt, den obersten Knecht im Hof, seine Unterknechte und den Fischmarktwärter (jährlich 1 Mk.) ist ein bestimmter Lohn festgesetzt, ebenso für den Pfahlknecht, Hafenwärter, Waldknecht, Uhrwärter, Kuhhirten, Schweinehirten und die vier Turmwächter. Letztere, für die der Verfasser neben den Fischmarktaufsehern allein regelmäßige Gehaltszahlungen nach den Kämmergebüchern aufführt, erhalten 1448 statt 10 Mk., wie die Kämmergebücher anzeigen, 10½ Mk., da der Wächter auf dem Glockenturm 3 Mk., also ½ Mk. mehr als die anderen drei empfängt.

Stadtmauermeister und Stadtzimmermann sind nicht festan-

gestellt, sondern werden gemäß ihrer Arbeit belohnt. Doch hat der eine freie Wohnung und Kleidung, der andere freie Kleidung, um, wie es in dem Vertrage heißt, für seine Mühe entschädigt zu werden, die er zu Zeiten hat, wenn er mit dem Baumeister die Schäden in der Stadt besieht. Interessant ist auch die *Scr. rerum Pruss.* IV S. 338 mitgeteilte Begründung für die Geschenke an die Ratsherren »wegen ihrer Arbeit und Mühe, die sie der Stadt wegen tragen, und damit ein jeglicher sein Amt mit desto größerer Treue verwahre«. Daß die Ratmännern nur Geschenke erhalten und noch kein Gehalt, wie im 16. Jahrhundert, liegt nicht zum wenigsten an der geringeren Arbeitslast.

Des Verfassers Ansicht, daß bei dem Ausgabeposten $\frac{1}{2}$ f pro lateribus Holsten (S. 24 Anm. 10) mit Holsten der Lieferant gemeint ist, schließe ich mich an, zumal ein Peter Holst seit 1418 öfter als Ratmann erwähnt wird. Auch beim Weingeld (S. 38) ist ihm beizupflichten, wenn er es nicht wie bisher mit Akzise erklärt, sondern mit Weinschank, der auf städtische Rechnung betrieben wird. Dagegen wird der Vorschuß besser nicht als Kopfgeld und Kopfsteuer bezeichnet, sondern als Personalsteuer, da der Vorschuß nur von dem Bürger erhoben wird. S. 28 wird wohl sa(n)guinem, S. 194 ver(tr)inken zu lesen sein. S. 156 Anm. 2 ist statt Lengnich 189 Lengnich 198 verdruckt und S. 164 Anm. 4 ist nicht S. 53, sondern 154 zu lesen, ebenso S. 224 Anm. 5 statt Lengnich S. 528 ff. richtig Lengnich S. 113 ff.

Wenn ich im einzelnen gern einige Änderungen gesehen hätte, so beeinträchtigen sie den Wert und die Bedeutung der Arbeit in keiner Weise. Der Verfasser hat sich nicht wie bisher auf eine kürzere Periode beschränkt, sondern seine Untersuchung mit den ersten Nachrichten über den Stadthaushalt eröffnet und bis in die neueste Zeit fortgesetzt. Das führt bei dem spröden und in den letzten Jahrhunderten überreichen Quellenstoff zu manchen Schwierigkeiten in der Verwertung und Wiedergabe, aber der Verfasser hat sie in glücklicher Weise gelöst, indem er einen großen Teil seines Materials in den genau und zweckentsprechend angelegten Tabellen verarbeitet. Durch diese glückliche Verbindung zwischen Text und Tabellen ist es ihm gelungen, eine sachlich[?]allseitig befriedigende und brauchbare Darstellung zu geben und dadurch einer zukünftigen Geschichte Danzigs in

ergiebigster Weise vorzuarbeiten. So möge des Verfassers Wunsch, daß seine Arbeit den Anstoß zu einer lebhafteren Tätigkeit auf dem Gebiete der Danziger Geschichtsforschung gebe, recht bald in Erfüllung gehen.

5.

Jahrbuch des Kölnischen Geschichtsvereins I. Köln, Verlag von Dr. H. G. Lempertz, 1912. II u. 143 S. 8^o nebst 4 Tafeln u. 1 Karte.

Von

Friedrich Techen.

Neuen historischen Zeitschriften gegenüber wird man im allgemeinen, so wie die Dinge liegen, leicht ein bedenkliches Gesicht zu machen geneigt sein. Dennoch wird nicht in Abrede genommen werden können, daß, wenn überhaupt in Deutschen Landen eine Stadt Anspruch auf ihre eigene Zeitschrift zu machen hat, dies Köln ist. Und sieht man sich das erste Jahrbuch, das der junge Kölnische Geschichtsverein herausgegeben hat, näher an, so kann man sich seiner nur freuen und hoffen und wünschen, daß sich die folgenden dem ersten würdig an die Seite stellen werden und mögen. Warum sollten sie auch nicht? Fehlt es doch in Köln weder an Arbeitsgelegenheit noch an tüchtigen Arbeitern. So werden die Kölnischen Jahrbücher nicht nur den Kölnern, sondern allen Forschern in Deutscher Städtegeschichte willkommen sein. Insbesondere seien sie aber hier in den Hansischen Geschichtsblättern neben den Zeitschriften für Hamburgische und Lübeckische Geschichte begrüßt.

Als ortsgeschichtliche Zeitschrift führt der im Jahre 1907 gegründete Kölnische Geschichtsverein sein Jahrbuch ein. Schon als solche würde sie bei der Bedeutung Kölns den Freunden hansischer Geschichte nicht gleichgültig sein dürfen: sie darf es um so weniger, als der Inhalt über den Rahmen der Ortsgeschichte weit hinausgreift. Das zu bewähren, sei ein kurzer Hinblick auf einen Teil dessen, was sie bringt, gestattet.

In der Erhebung Kölns zur freien Reichsstadt liefert Wilhelm Kisky einen wertvollen Beitrag zu den Begriffen Reichsstadt und Freistadt. Er zeigt, wie es Köln in ausdauerndem Ringen gelang seinem Bischofe gegenüber eine immer selbständigere

Stellung zu gewinnen, bis Kaiser Friedrich 1475 auch formell seine Reichsunmittelbarkeit anerkannte; daß aber durch diesen Akt die Unklarheit, die seit lange in Folge doppelter Huldigung über das Verhältnis Kölns zu seinem unmittelbaren Landesherrn und zum Reiche bestand, keineswegs behoben, sondern erst recht sinnfällig ward; und daß die Stadt von der Zeit an, wo sie auf dem Pergament für reichsunmittelbar erklärt war, an Selbständigkeit einbüßen sollte.

Der zweite Aufsatz von Walter Tuckermann betitelt sich *Kulturelle Beziehungen Kölns und des Niederrheins zum europäischen Osten*. Der Verfasser hat jüngst in der Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte die Anschauung bekämpft, daß die deutsch-slawische Sprachgrenze eine kulturgeographische Scheidung bedeute. Hier geht er im einzelnen den vielfachen Beziehungen Kölns und des Niederrheins zum europäischen Osten nach. Handel und Siedelung, Klostergründung, kirchliche Beziehungen, künstlerische Betätigung und geistige Einwirkung werden ins Auge gefaßt und mit reichen Beispielen belegt. Ist die ganze Fülle der Bezüge erstaunlich, so sind Einzelheiten darunter besonders interessant. Daß die im Neuland gegründeten Klöster z. T. noch längere Zeit hindurch aus der Gegend der Mutterklöster besetzt wurden, ist bekannt. Daher standen sich beispielsweise in Doberan im 14. Jahrhundert die Sachsen und »Wenden« gegenüber. Bei weitem enger blieben die drei von Altenberg ausgegangenen Klöster Lekno, Lond und Obra in Polen mit ihrer Heimat verknüpft. Noch im J. 1520 forderte der Kölner Rat sie auf, sich bei der Aufnahme neuer Mönche streng an geborene Kölner zu halten. In Ergänzung der Nachweise Tuckermanns möchte ich darauf aufmerksam machen, daß man das Vorbild für die Stadtmauern Wisbys in Bauten des Niederrheins gefunden hat¹, daß die Doppelkirche zum Heil. Geist dort ihr Gegenstück in Schwarz-Rheindorf bei Bonn hat², daß über 3¹/₂ vom Hundert der im ältesten Stadtbuche Wismars (von ca. 1250 bis 1272) vorkommenden Bürger mit Herkunftsnamen der Gegend des Niederrheins, Holland und Flandern angehören, von den zwischen

¹ G. Lindström, *Anteckningar om Gotlands Medeltid*, Stockholm 1892, S. 86.

² Klingenberg u. Rauschenberg, *Hansische Wisbyfahrt* 1882, S. 29 f.

1290 und 1340 neu aufgenommenen Bürgern gleicher Art aber noch fast $1\frac{1}{2}$ v. H.¹. Daß aber Köln noch in den 20er Jahren des sechzehnten Jahrhunderts beträchtliche Handelsinteressen in Dänemark und Schweden hatte, wird der letzte Band der Hanserecesse zeigen. Durch eine Karte hat Tuckermann die Ausdehnung des Einflusses und der Beziehungen veranschaulicht, worüber er handelt.

Ebenso wenig rein lokalhistorisch wie ihre Vorgänger ist die Abhandlung von Jakob Kemp über das Studium der Geschichte an der Universität Köln. Sie beschäftigt sich mit jüngeren Zeiten und zeigt in ihrem ersten Teil, der zunächst allein vorgelegt wird, die Schwierigkeiten auf, die die Universität dem Rate machte, als dieser nach dem katholischerseits in Würzburg gegebenen Vorbilde 1723 zum Besten des Rechtsstudiums die erste Geschichtsprofessur errichten und sie dem Jesuiten Ludwig Henseler übertragen wollte. Was den Widerstand hervorrief, war allerdings weniger die neue Professur an sich, als der Eingriff in die Rechte der Universität selbst, deren Körper der zu Berufende nicht angehörte, und die wohlbegründete Furcht, daß er sich der Jurisdiktion der Universität nicht völlig und bedingungslos unterordnen würde. Zunächst mußte der Rat seine Absicht aufgeben.

Weiter braucht auf den Inhalt des Jahrbuchs hier nicht eingegangen zu werden. Als sehr brauchbar wird sich die Bücherchau mit kurzer Charakterisierung der einzelnen Schriften herausstellen. Sie füllt im ersten Hefte (über das J. 1911) 28 Seiten.

6.

Ludwig Brinner, Die deutsche Grönlandfahrt. Berlin, Karl Curtius, 1913 (Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte, im Auftrage des Hansischen Geschichtsvereins hrsg. von D. Schäfer, Bd. VII). XXIV u. 540 S.

Von

Ernst Baasch.

Die deutsche Grönlandfahrt, die, wie ja seit langem bekannt, eigentlich Spitzbergenfahrt war, als Gegenstand einer Monographie

¹ Hans. Gbll. Jahrg. 1903, S. 132 f.

war ein Gedanke, der jedem, der sich mit der Wirtschaftsgeschichte der Schifffahrt beschäftigt, gewiß längst vertraut war. Wenn der Verfasser des vorliegenden Buches diesen Gedanken verwirklicht hat, so hat er damit kein neues, vollkommen unbekanntes Gebiet erschlossen, sondern ein reiches, in den in Betracht kommenden Archiven ziemlich an der Oberfläche liegendes Material verarbeitet. Namentlich die Archive von Hamburg, Bremen, Emden und Schleswig boten ein stattliches Material dar, in erster Linie Hamburg. Die Ostseehäfen kommen für diese Fahrt kaum in Betracht. Außerdem war aber eine nicht zu unterschätzende Fülle gedruckten Stoffs zu verwerten.

In einem »Allgemeinen Teil« wird zunächst der »Betrieb der Grönlandfahrten« geschildert, der Kampf mit dem Eise und mit dem Walfisch, der Robbenschlag und die Walroßjagd; dies im wesentlichen nach gedruckten Quellen. Auch die Art der Schiffe, ihre Ausrüstung und Besatzung, das Leben an Bord, die Rechtsverhältnisse (»das grönländische Recht«) werden dargestellt. Sehr kurz wird die Grönlandreederei (S. 120–123) behandelt. Es folgt dann die Darstellung nach den örtlichen Sitten der Grönlandfahrt: zunächst Hamburg, das S. 127–376 eine sehr eingehende — chronologische und systematische — Darlegung findet; hier wird in dem chronologischen Teil die Grönlandfahrt namentlich in ihrem Zusammenhange mit der Politik geschildert. Unter den dann behandelten »Einzelheiten« sind hervorzuheben die Verpflichtungen beim Ausrüsten der Grönlandschiffe, die Abgaben und die Bestrebungen nach besonderen Vergünstigungen (Prämien usw.), ferner der Schutz der Grönlandfahrt durch bewaffnete Schiffe (Convoyen), die Grönlandkompagnien, die Kommandeure, schließlich die hamburgische Tranbrennerei. Kürzer werden dieselben oder ähnlichen Verhältnisse für Bremen, Lübeck- Emden, Schleswig-Holstein, Hannover und Oldenburg behandelt. Zum Schluß finden sich noch einige Aktenstücke abgedruckt.

Alles in allem ist das vorliegende Buch eine wertvolle fleißige Arbeit. Und wenn im folgenden eine Reihe kritischer Bemerkungen gemacht werden, so sollen sie das Gesamtverdienst des Buches nicht herabsetzen. Bei den offenbar großen Ansprüchen, die der Verfasser an andere Autoren stellt, wird ihm gewiß diese Kritik durchaus verständlich sein.

Als bedenklich möchte ich zunächst hinstellen die ungeheure Breite, der sich der Verf. oft hingibt. Um ein Viertel des Umfangs hätte das Buch getrost gekürzt werden können, ohne daß sachlich etwas gefehlt hätte. Namentlich bei der Benutzung gedruckter Quellen, ganz neuer Bücher, hätte der Verf. sich in seinen Angaben doch kürzer fassen können. So beruht die Darstellung über das Fischgeld der Grönlandfahrer S. 274 ff. fast ganz auf meiner »Convoysschiffahrt«, was Verf. ja auch selbst zugibt; wozu denn die langen Wiederholungen? Dasselbe trifft zu für den Abschnitt über die Grönländischen Convoyen S. 310 ff., wo der Verf. dieselben Akten benutzt hat wie ich, nur noch breiter ist; seine Ergänzungen sind unwesentlich. Auch über die holländischen Grönlandfahrer S. 144 ff., die Paßfrage S. 175, den Kopenhagener Rezeß von 1692 S. 212 ff. ist er zu umständlich. Die Darstellung über den Glückstädter Elbzoll S. 166 ff. gehört hier überhaupt nicht her; im einzelnen ist sie zu breit, in ihrer Gesamtheit aber unvollständig. Auch den langen Abdruck aus Klefeker S. 116 f. hätte Verf. sich sparen können.

Ist so das Buch mit unnötigem Ballast beschwert, was bei gründlicherer Durcharbeitung wohl hätte vermieden werden können, so stößt man andererseits wieder auf merkwürdige Lücken. Wenn Verf. die »Deutsche Grönlandfahrt« beschreiben wollte, so hätte er sie doch bis zu ihrem Ende im 19. Jahrhundert schildern müssen. Zum Schluß geht es aber sehr schnell mit der Darstellung; mit dem Aufhören der Bedeutung der Grönlandfahrt schwindet das Interesse des Autors. Das ist begreiflich; aber in einer wissenschaftlichen Darstellung sollte diese Ermüdung doch nicht zu deutlich zum Ausdruck gelangen. Was hier der Verf. S. 89, 253, 400 f. sagt, ist doch zu dürftig. Ich verweise unter anderem auf Soetbeer, Hamb. Handel I, 93, 237 Anm., II, 126 ff., III, 124. Noch im Vertrag über den Stader Zoll vom 13. April 1844 wird der Grönlandfahrt gedacht (Regulativ 2).

Schwierig ist die Frage des Umfangs der jeweiligen Grönlandfahrt. Unzweifelhaft sind sehr viele der in den Akten, Streitschriften usw. angegebenen Zahlen über den Umfang der Grönlandfahrt der einzelnen Städte mit großer Vorsicht aufzunehmen. Gelegentlich gibt der Verf. das auch selbst zu. Andererseits gibt er wieder ohne Angabe genügender Gründe gewissen Zahlen den

Vorzug und verwirft die von anderen gegebenen; so S. 148 Anm. 3 gegen Hitzigrath. Es wäre unter diesen Verhältnissen, die im einzelnen gewiß schwer zu beurteilen sind, vorzuziehen gewesen, wenn der Verf. alle ihm zugänglichen Angaben — und es sind deren eine ganze Reihe — mit Angabe der Quellen zusammengestellt hätte; erst dann wäre eine Kritik möglich und erlaubt gewesen.

Da er aber nicht einmal die gedruckten Angaben vollständig benutzt hat, so sind viele Schlüsse, die er aus den Zahlen zieht, wertlos oder doch anfechtbar. Ein Beispiel. Das von mir in der Zeitschr. d. Ver. f. hamb. Gesch. XV, 39 ff. mitgeteilte Verzeichnis der hamburgischen Kauffahrteiflotte vom Jahre 1672 benutzt er nicht, scheint es auch nicht zu kennen. Dieses Verzeichnis zählt 10 hamburgische Grönlandfahrer auf mit Angabe der Lasten. Abgesehen davon, daß ihm dies Verzeichnis für seine Angaben über die Größe der Schiffe (S. 61) und die Namen der Kommandeure (S. 346) Stoff geliefert hätte, hätte er aber S. 153, wo er von den 48 im Jahre 1673 auf die Elbe kommenden Grönlandfahrern spricht, anführen müssen, daß im Jahre vorher Hamburg offiziell nur 10 solche Schiffe als Eigentum besaß. Der Verf. unterscheidet überhaupt nicht scharf genug zwischen eigenhamburgischen Schiffen und Grönländischen Reedereien; und auf den Grund der obwaltenden Differenzen geht er nicht ein. Sie beruhen doch wahrscheinlich darauf, daß Hamburg ein Interesse daran hatte, seine Grönlandfahrt den Holländern und Engländern gegenüber kleiner erscheinen zu lassen, als sie in Wirklichkeit war. Der Verf. spricht ja S. 158 selbst über die merkwürdige plötzliche Vermehrung der Grönlandflotte; mein »Verzeichnis« hätte ihm vielleicht einen Wink über das wahre Verhältnis gegeben, namentlich wenn er mit diesem Verzeichnis die Hitzigrathsche Liste, die er doch verschiedentlich benutzt, verglichen hätte. Auch die Zahlen für die 1805 und 1807 ausfahrenden Schiffe, die der Verf. S. 245 und 247 mit 13 bzw. 4 angibt, sind anfechtbar; nach einer mir vorliegenden Akte der hamburgischen Kommerzdeputierten waren es 9 bzw. 8. Das mag manchem unwesentlich erscheinen, zeigt aber jedenfalls, wie wenig zuverlässig und statistisch brauchbar alle diese Angaben sind. Um so mehr Vorsicht dürfte dem Verf. in der Berichtigung anderer Autoren zu empfehlen sein.

Mangelhaft ist der Abschnitt S. 196 ff. über die »holländischen Unfreundlichkeiten«, die am Ende des 17. Jahrhunderts gegen die hamburgische Grönlandfahrt sich richteten. Aus meinem Aufsatz »Hamburg und Holland im 17. und 18. Jahrhundert« (Hans. Gesch. Blätt. Jahrg. 1910) hätte der Verf. mancherlei entnehmen können, was seine hier ausgesprochene Ansicht im allgemeinen wie auch über die Grönlandfahrt nicht nur ergänzt, sondern auch modifiziert hätte.

Wie wenig abgeschlossen übrigens die Forschung über die Grönlandfahrt auch durch das vorliegende Buch ist, zeigt ein Aufsatz von Raestad »Le Spitsberg dans l'histoire diplomatique« in »La Géographie. Bulletin de la Société de géographie« (Paris) XXV. XXVI (1912). In diesem interessanten Aufsatz, den der Verf. begrifflicherweise nicht mehr verwerten konnte, findet sich auch für die deutsche Grönlandfahrt, namentlich die dänisch-hamburgischen Beziehungen, allerlei neues.

Im einzelnen möchte ich noch folgendes anführen. Merkwürdig sind die Zitate nach dem Hamburgischen »Nucleus recessuum« (so S. 203 ff.); besser wäre doch wohl eine direkte Benutzung der Rezesse gewesen. G. H. Sieveking war Kaufmann und Kommerzdeputierter, aber nicht Doktor, wie der Verf. ihn wiederholt nennt. Das ! bei »brandenburgische Kaper« S. 419 ist überflüssig; brandenburgische Kaper hat es im 17. Jahrhundert genug gegeben; Hamburg selbst hat das gespürt. Auch das ? S. 467 Anm. 5 ist unnötig; es war ganz richtig, daß den Glückstädter Grönlandfahrern nur das Einlaufen in die Elbe, d. h. die Rückkehr, erlaubt war, nicht aber die Ausfahrt. Zu dem S. 163 und 321 erwähnten Angriff des Hamburger Convoyschiffs auf einen französischen Kaper und der nachherigen Wegnahme von vier Grönlandfahrern hätte auf Archiv für Frankf. Geschichte usw. N. F. Bd. 5 (1896) S. 156 hingewiesen werden können. Zu S. 468 hätten die Lebenserinnerungen von Rist, I, 416 zitiert werden dürfen; Rist, der damals dänischer Geschäftsträger in London war, gelang es, für die Altonaer und Glückstädter Grönlandfahrer eine Ausnahme von der Elbblockade zu erwirken; »eine Vergünstigung, die man damals hoch anschlug und die, wie so manches in guter Absicht Vollbrachte, nur zu größerem Verderben der königlichen Untertanen ausschlug, indem alle diese Schiffe dem Feinde bei ihrer Rückkunft in die Hände fielen«.

Zum Schluß noch ein Wort über die relative Bedeutung der deutschen Grönlandfahrt. Gewiß ist diese in der Zeit ihrer Blüte von hohem Wert für das Seegewerbe und für das Handwerk, das bei ihren Ausrüstungen stark beteiligt war, gewesen. Auch als sichtbares Zeichen deutscher Seegeltung ist die Grönlandfahrt nicht zu unterschätzen; sie stellt den Hamburgern, Bremern, Altonaern usw. ein ehrenvolles Zeugnis seemännischer Tatkraft aus. Aber überschätzen darf man diese Fahrt doch nicht; wenn der Verf. S. 166 sie »den damals [ca. 1691] unstreitig bedeutendsten Zweig des hamburgischen Seeverkehrs« nennt, so ist das unrichtig. Die Fahrt nach dem Westen und Südwesten Europas war durch die Werte, die sie darstellte und schuf, doch weit wichtiger. Und wenn nach dem obenerwähnten Verzeichnis 1672 zehn hamburgische Grönlandfahrer mit insgesamt 1065 Lasten gegenüber den übrigen 277 Seeschiffen mit 21 258 Lasten ein Verhältnis zeigen, das jedenfalls jenes Urteil für 1672 nicht rechtfertigen würde, so haben wir durchaus keinen Anlaß, für 20 Jahre später ein Verhältnis anzunehmen, das jenes Urteil besser rechtfertigen würde. Aus mir bekanntem, aber ungedrucktem Material ergibt sich im Gegenteil, daß die Westfahrt in den neunziger Jahren stärker war als zwanzig Jahre vorher.

7.

P. A. Meilink, De Nederlandsche Hanzesteden tot het laatste kwartaal der XIVE eeuw. Proefschrift ter verkrijging van den graad van doctor in de Nederlandsche letteren aan de rijksuniversiteit te Groningen. 'S-Gravenhage, 1912, Martinus Nijhoff. 326 S.

Von

Walther Stein.

Unter den verschiedenen wertvollen Beiträgen, welche die holländische Forschung bisher zur Geschichte der deutschen Hanse beigesteuert hat, ist die vorliegende Arbeit von P. A. Meilink über die niederländischen Hansestädte bis zum letzten Viertel des 14. Jahrhunderts wohl der beste und bedeutendste. Das Buch, eine Groninger Doktorschrift, verdankt seine Vorzüge hauptsächlich vier Umständen. Es beschränkt die Untersuchung und

Darstellung auf ein bestimmtes Gebiet, das man, in Erwägung aller Umstände, als ein historisch und wirtschaftlich gleichartiges oder wenigstens zusammengehöriges gelten lassen muß. Sodann steckt es sich eine feste zeitliche Grenze, bis zu der es die Untersuchung fortführt, eine Grenze, die sachlich um so mehr gerechtfertigt ist, als sie die Darstellung vorschreiten läßt bis zur vollen Entfaltung der Entwicklung, so daß sie für die Folgezeit eine sichere und breite Grundlage liefert. Drittens verfügt sie, was bei allen Untersuchungen über hansische Geschichte als unerläßliche Vorbedingung zu gelten hat, über eine verständige Beurteilung gewisser Grundfragen, und ist dadurch imstande, im allgemeinen wenigstens, den täuschenden und verwirrenden Einfluß der Unklarheit über wichtige Grundtatsachen der hansischen Geschichte von der Darstellung fernzuhalten. Endlich viertens führt der Verf. die Untersuchung in methodisch gründlicher Weise, indem er sich dem historischen Material gegenüber frei und selbständig bewegt, die einzelnen Quellen sorgfältig auf ihren realen Inhalt prüft und den zur Verfügung stehenden Quellenstoff regelmäßig einer vielseitigen und zugleich wohlgedachten Fragestellung unterwirft.

In der Einteilung (S. 1—20) gibt Meilink einen Überblick über die Entstehung der Hanse, der allerdings die Schwierigkeit, eine so komplizierte Entwicklung wie die der deutschen Hanse in kurzen und doch auf wichtigere Einzeltatsachen nicht verzichtenden Zügen ablaufen zu lassen und zusammenzufassen, auch diesmal zum Bewußtsein kommen läßt. Namentlich der Bedeutung der gotländischen Genossenschaft sucht er hier gerecht zu werden und betont überhaupt mit Nachdruck die entscheidende Wichtigkeit der Entwicklung des gemeinsamen Rechts der deutschen Kaufleute im Auslande. Manche Formulierungen in dieser Einleitung sind freilich nicht ausreichend oder nicht sehr glücklich. Wenn es von der gotländischen Genossenschaft heißt (S. 11), daß das Recht des gemeinen deutschen Kaufmanns, von welchem bereits im 13. Jahrhundert gesprochen wurde, unzweifelhaft durch die Genossenschaft von Wisby stark gefördert und definiert worden sei, und daß ihre Mitglieder »der gemeine Kaufmann von der Ostsee« waren, so wäre die Stellung der Genossenschaft in der Vorgeschichte der Hanse wohl noch besser charakterisiert worden durch einen Hinweis auf den Umstand, daß der im Norden neue

Gedanke des »gemeinen Kaufmanns« erst in der gotländischen Genossenschaft oder im Zusammenhang mit ihr entstanden ist. Es ist richtig, wenn Meilink (S. 14) ausführt, daß durch Lübecks sehr regsame Handelstätigkeit und Politik und durch das Vorwiegen der wendischen Kaufleute auf allen wichtigen Handelsplätzen im Nord- und Ostseegebiet sich in diesem ganzen Handelsgebiet eine gewisse Einheit der Auffassung, was unter dem Begriff »der deutsche Kaufmann« zu verstehen sei, herausbilden mußte. Doch ist die weitere Bemerkung, daß die ganze deutsche Kaufmannschaft aus einer breiten Küstenstrecke zwischen Livland und dem geldrisch-niederrheinischen Gebiet durch ein Band, das des gemeinschaftlichen Rechtes im Ausland, zusammengehalten wurde, in bezug auf das Wort »ganze« schon für das Ende des 13. und den Anfang des 14. Jahrhunderts etwas zu weitgehend. Die Erörterungen auf S. 18 über den Begriff der Hansestadt leiden an Unklarheit. Meilink führt aus: Es entwickelte sich ein früher unbekannter Begriff Hansestadt in dem Sinn einer deutschen Stadt, deren Kaufleute allein oder wenigstens eher als die anderen berechtigt waren zu den Privilegien und Rechten der Niederlassungen im Auslande. Als sich bald darauf als regelmäßige Einrichtung die Gewohnheit befestigte, eine Anzahl deutscher Städte — im Anschluß an die Versammlungen der wendischen Städte — zu Zusammenkünften, wo die Angelegenheiten der deutschen Kaufleute beraten wurden, zusammenzuberufen, wurden nur diese Städte (d. h. also doch die Hansestädte in dem erwähnten Sinn) einberufen und auch nur diesen Städten eine Stimme in der Versammlung gegeben. Das ist irreführend. Die Entwicklung verlief anders. Gerade in dem ersten Menschenalter nach der Bildung der Gemeinschaft der Städte von der deutschen Hanse und noch darüber hinaus sind infolge der dänisch-nordischen Kriege und Verwicklungen zu den Tagfahrten zahlreich und häufig Nichthansestädte: Holländer, Seeländer, Kampen eingeladen worden und erschienen. Die Tagfahrten dieser Jahrzehnte bieten in dieser Hinsicht für den, der den Unterschied zwischen Hansestädten und Nichthansestädten, also zwischen deutscher Hanse und dem, was außer ihr stand, nicht streng im Auge behält, nur Gelegenheit zur Verwirrung der Begriffe und zur falschen Beurteilung der Verhältnisse. Übrigens nennen sich diese Tagfahrten auch gar nicht

Tagfahrten der Hansestädte, sondern, sachgemäß, der Seestädte oder ähnlich. Wenn es bei Meilink weiter heißt: diese Versammlungen mußten zugleich zum Aufkommen eines Städtebundes führen, so mag auch hier die Kürze des Ausdrucks für die Inkongruenz von Wort und Sache verantwortlich gemacht werden. Denn mit demselben Recht könnte man sagen, die deutsche Hanse biete gerade ein klassisches Beispiel dafür, daß noch so zahlreiche Städteversammlungen zu keinem Städtebund zu führen brauchten. Und nebenbei bemerkt: wer sich die Frage, warum gerade die deutsche Hanse hierfür ein klassisches Beispiel ist, vorlegt und beantwortet, wird in Geist und Wesen des späteren Mittelalters tiefer eindringen als durch Wiederholung oder Anlehnung an quellenmäßig nicht glücklich formulierte und daher oft mißverständliche Begriffe, die aus der älteren Zeit der Forschung stammen. Auch gegen Meilinks Formulierung des Begriffs der kleinen Hansestadt ließen sich Einwendungen machen. Irrtümlich ist die Angabe auf S. 13, daß die von den wendischen Städten 1343 in Norwegen erworbenen Privilegien für alle deutschen Kaufleute gültig gewesen seien. Das erste (Hans. U. B. 3 Nr. 6) war nur gültig für die »civitates maritimas videlicet Lubeke, Hamborgh, Rozstok, Wysmere, Sundis et Gripeswald«, und das zweite (Nr. 13) galt nur diesen selben Städten »necnon universis mercatoribus de hansa Theutonicorum«. Darunter waren aber keineswegs »alle deutschen Kaufleute« verstanden. Der Verfasser hat, wie er S. XIII, Anm. 4 bemerkt, meine Ausführungen im Jahrgang 1911, S. 265 f. über Entstehung und Bedeutung der deutschen Hanse in der Einleitung noch nicht benutzen können (S. XIII), sonst würde sich wohl einiges anders gestaltet haben. Im übrigen verweise ich auf meine Erörterungen über »die Hansestädte« oben S. 233 ff.

Aus dem von M. im wesentlichen richtig entwickelten Begriff der Hansestadt ergibt sich zunächst im 1. Hauptteil die geographisch-territoriale Begrenzung des Arbeitsfeldes. Das niederländische Hansegebiet wird umschrieben, indem die einzelnen niederländischen Städte, die zur Hanse gehörten, festgestellt werden. M. zieht zu diesem Zweck auch die späteren Quellen, die des 15. und 16. Jahrhunderts heran, und charakterisiert S. 24 richtig die für solche Untersuchungen in Betracht kommenden Quellen. Man muß sagen, daß das von M. gewählte Verfahren das einzig rationelle und sicher

auch das historisch berechnete ist. Aber es wäre natürlich irrig und irreführend, wenn alle später als hansisch festgestellten Städte und Städtchen auch für die frühere Zeit, sei es die vorhansische, sei es die hansische, als hansisch betrachtet würden. Es ist in der Tat nicht ohne Bedenken und kann bei Fernstehenden Verwirrung stiften, wenn in einem Buch, welches der Verkehrsgeschichte der niederländischen Hansestädte bis zum letzten Viertel des 14. Jahrhunderts gewidmet ist, die Stadt Kampen, die damals noch überhaupt nicht, sondern erst seit 1441 zur Hanse gehörte, eine so hervortretende Rolle spielt. Da mehr als die Hälfte der späteren niederländischen Hansestädte bis zum Ende des 14. Jahrhunderts noch nicht zur Hanse gehörte, so läßt sich die Tatsache nicht aus der Welt schaffen, daß das hansische Gebiet in den Niederlanden damals viel kleiner war als später, und daß es erst allmählich seinen vollen späteren Umfang gewonnen hat. Daß diese Entwicklung des hansischen Gedankens und die Erweiterung der Hanse und des Hansegebiets in den Niederlanden auch in der Handelsgeschichte des Gebiets und der einzelnen Städte von Bedeutung sein und erkennbare Spuren hinterlassen mußte, läßt sich doch als sicher annehmen. Zwischen hansischem und nicht-hansischem Handel muß auch in dieser früheren Periode, die der Verf. behandelt, unterschieden werden können.

Der Satz S. 28, daß auch das Hanserecht der kleinen Städte im Auslande anerkannt geblieben sei, obwohl am Ende des 14. Jahrhunderts Bestrebungen aufkamen, die Einwohner der Städte, die keine Hansestädte im engeren Sinne waren, dieses Hanserechts zu berauben, enthält Unklarheiten. Der Verf. meint mit Hanserecht in früherer Zeit die Teilnahme am Recht der Deutschen im Auslande, das sich tatsächlich aber erst später klärte und verdichtete zur Einheit des deutschen Hanse genannten Rechts. Bestrebungen seit dem erwähnten Zeitpunkt, Hansestädte ihres Hanserechts zu berauben, sind meines Wissens überhaupt nicht, am wenigsten gegen niederländische Hansestädte, im Spiel gewesen; Ausschließungen aus der Hanse hatten ganz andere Gründe und sollten nur vorübergehende Wirkung haben; im Gegenteil öffnete gerade seit jener Zeit die Hanse ihren Kreis und den Zugang zu ihrem Recht den Städten, die darum baten. Endlich sei bemerkt, daß es in bezug auf das entscheidende Charakteristikum

einer Hansestadt, das Recht auf Teilnahme am Hanserecht, keine Hansestadt »im engeren Sinne« gibt.

Doch kann man auch dem Verf. beistimmen, wenn er für den praktischen Zweck der Darstellung den ihm vorschwebenden Begriff eines niederländischen Hansegebiets, wie er sich darstellt nach der Vereinigung aller oder fast aller bedeutenden und vieler kleiner Städte mit und in der Hanse, zugrunde legt. In diesem Fall erscheint das Gebiet von vornherein wenigstens im wesentlichen territorial und verkehrsgeographisch abgeschlossen und daher für eine eigene und in sich einheitlich bestimmte Untersuchung geeignet. Wenn M. die allmähliche Abrundung dieses Gebiets nicht schildert, so läßt sich dem Verf. daraus nicht eigentlich ein Vorwurf machen, denn diese Entwicklung vollzog sich in der Hauptsache erst in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts. Als niederländisches Hansegebiet werden also bestimmt Friesland-Groningen, das Oberstift Utrecht und das Herzogtum Geldern. In der Tat bilden diese Gebiete, nicht nur unter dem Gesichtspunkte ihrer späteren und heutigen Zugehörigkeit zum Königreich der Niederlande, sondern auch bereits früher, sowohl unter allgemein politischen und verkehrsgeographischen wie unter speziell hansischen Gesichtspunkten einen in mancher Hinsicht zusammengehörigen Gebietskomplex. Denn im Westen schließen sich an ihn an die gänzlich nichthansischen und auch sonst in mannigfachem Gegensatz stehenden Gebiete von Holland, Seeland, Brabant und Limburg, sodann auf der Strecke des ungeteilten Niederrheins die Gruppe der klevischen Hansestädte mit dem unabhängigen mächtigen Köln in vorörtlicher Stellung, im Osten die hansische Gruppe der westfälischen Städte mit ihrer sehr starken älteren Entwicklung und einer auch später noch ausgeprägten Sonderstellung, im Nordosten endlich das nichthansische Friesland östlich der Ems. Ausgeschlossen bleibt das Niederstift Utrecht mit der Hauptstadt Utrecht. Die Formulierung M.'s, daß wahrscheinlich im 13. Jahrhundert Utrecht und das Niederstift in das niederländische Hansegebiet fielen (S. 31), wird am besten vermieden. Denn im 13. Jahrhundert gab es kein Hansegebiet im Sinne der späteren Bedeutung des Wortes. In diesem Gebiet hat es keine Hansestadt gegeben, und Utrechts Bitte um Aufnahme in die Hanse (1451) ist erfolglos geblieben.

Im zweiten Hauptteil folgt die Darstellung des Aufkommens und der Entwicklung des Handels in dem bezeichneten Gebiet bis 1300. Einleitend bespricht M. den älteren Handel Utrechts, der gegen Ende des 13. Jahrhunderts ganz unbedeutend wurde, und geht dann über zur Entwicklung des Handels der in drei Gruppen zusammengestellten Städte: der Jisselstädte, der Waalstädte und der Städte in dem Küstengebiet zwischen Vlie und Ems. Von der ersten Gruppe besaß vor dem 13. Jahrhundert allein Deventer einen etwas mehr entwickelten Handel. Für die einzelnen Städte werden aus den Quellen und der Literatur die vorhandenen Nachrichten sorgfältig zusammengetragen und auf Tatbestand und Wert geprüft. Oft ist nur wenig bekannt. Man bemerkt wiederum, wie wichtig Einzelheiten und scheinbare Kleinigkeiten für die Untersuchung des Handels dieser frühen Periode werden können, wie notwendig es ist, alle Einzelheiten zu sammeln, um das Wenige, was erhalten ist, richtig verwerten zu können und um nicht allzu sehr von der historischen Wahrheit abzuweichen. Gelegentlich geht die Vorsicht wohl zu weit, wie in der Bemerkung S. 46 Anm. 1, daß in dem Privileg Florens' V. von Holland vom 1279 für Kampen, Zwolle, Deventer, Wilsum u. a. benachbarte Orte, *qui hactenus in Flandria ad portum ibidem qui Zwiin appellatur cum suis mercimoniis se transferre consueverunt*, nur »wahrscheinlich« ein Hinweis auf Handelsbeziehungen einiger dieser Städte mit Flandern vorläge; die Möglichkeit bestehe, daß die angeführten Worte aus einem älteren Privileg für andere Städte entlehnt seien. Diese »Möglichkeit« müßte aber ernstlicher begründet werden, als es hier geschieht. Namentlich sei hingewiesen auf die Darstellung des älteren friesischen Handels in den Orten (auch seitens der Klöster) zwischen Vlie und Ems und des Ostfriesenhandels S. 67 ff. An der Spitze standen hier Groningen und Staveren. Aber der früher lebhafte Handel dieser Gebiete machte um die Wende des 13. und 14. Jahrhunderts erhebliche Rückschritte. S. 88 ff. faßt M. die Ergebnisse des ersten Hauptteils in einem guten Überblick zusammen. Das wichtigste Ereignis war der Rückgang älterer bedeutender Handelsorte: Tiel, Groningen, Staveren; auf der anderen Seite der Aufschwung der Jisselstädte, vor allem Kampen. Unter den Ursachen, welche auf das Verkehrsleben in Nord- und Westeuropa und damit auch auf

die Handelsverhältnisse im niederländischen Handelsgebiet umgestaltend wirkten, sind besonders hervorzuheben die starke Verkehrsentwicklung der deutschen Gebiete östlich der Elbe oder vielmehr an der Ostsee, die namentlich durch die Westfalen gefördert und beschleunigt wurde, das rasche und sehr kraftvolle Aufkommen Lübecks, die Umlandfahrt u. a.

Der dritte Hauptteil behandelt das Verhältnis der niederländischen Hansestädte zur Hanse. M. stellt S. 103 nur vier Städte mit vollem Hanserecht im 14. Jahrhundert fest: Deventer, Zütphen, Harderwijk und Elburg. Richtiger wäre der Satz, wenn die Beschränkung durch »volle« wegfiel, und wenn nur von der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts gesprochen würde, denn erst in dieser gab es eine geschlossene Gemeinschaft der Städte von der deutschen Hanse. Zu dieser gehörten nur die erwähnten vier Städte, oder vielmehr nur diese vier lassen sich als zugehörig nachweisen. Zahlreiche andere größere Städte des Gebiets gehörten der Hanse damals noch nicht an, und kleine Hansestädte sind in diesem Gebiet zu jener Zeit noch nicht nachweisbar. Wenn das Verhältnis der Hansestädte zur Hanse dargestellt werden soll, so ist es mißlich, den Zeitraum, für den das geschieht, hier das 14. Jahrhundert, als eine Einheit zu betrachten und zu behandeln. Denn der scharfe Schnitt, der die Geschichte der Hanse in eine vorhansische und die hansische Zeit trennt, geht nun einmal bald nach der Mitte des Jahrhunderts durch die Entwicklung hindurch. Erst in diesem zweiten Teil kann man von Hansestädten als Städten im Sinne der Zugehörigkeit einer Stadt zum geschlossenen Kreise und zur Gemeinschaft der Städte von der deutschen Hanse sprechen. Den Begriff der deutschen Hanse und dieser städtischen Gemeinschaft schon beliebig in die ganze erste Hälfte des 14. Jahrhunderts zurück zu übertragen oder als vorhanden anzunehmen, ist irrtümlich und verwirrend. Hansestädte in dem Sinne, den wir mit dem Wort auf Grund der Quellen zu verbinden verpflichtet sind, — es hat auch Vorstufen für die Bildung dieses Begriffes gegeben — existieren erst in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts (genauer seit 1358). Daß der Verfasser auch die anderen größeren Städte des Gebiets in die Darstellung mit einbezieht, ist dagegen nicht nur verständlich, sondern auch sachlich geboten. Nur hätte er nicht von ihnen als »keinen eigentlichen Hansestädten, die aber doch in gewisser Weise zur

Hanse gehörten (maar toch eenigszins in de Hanze betrokken) sprechen sollen. Denn diese Städte waren eben in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts sicher keine Hansestädte. Auch der Abschnitt über die Stellung der niederländischen Hansestädte in der Organisation der Hanse enthält manche schiefe Formulierung. In dem Verständnis für die Organisation der Hanse in dieser älteren Zeit wird man nicht weiter kommen, wenn man nicht die damals vielfach und erfolgreich zusammengehenden hansischen und nicht-hansischen Elemente auseinanderhält und sich dabei über die Wirkung dieses Zusammengehens auf die selbständige Entwicklung der hansischen Elemente und der Organisation der Hanse Rechenschaft zu geben sucht.

M. erörtert die Gruppierung der Städte und die Stellung der Süderseeischen darin, das Verhältnis zu Lübeck, der führenden Stadt, den Besuch der Tagfahrten (mit lehrreicher Liste S. 118 Anm. 2), ihre Sonderversammlungen u. a. Ein weiterer Abschnitt (S. 125 ff.) ist dem Nachweis der Hansestädte gewidmet, deren Kaufleute zur Teilnahme an den Niederlassungen des deutschen Kaufmanns im Auslande berechtigt waren, ein Abschnitt, der eigentlich die Grundlage für die vorhergehenden bildet. Untersucht werden die Beziehungen zur gotländischen Genossenschaft und zu den Niederlassungen in Nowgorod, Brügge, Bergen, London. Auf die Stellung Kampens zur Hanse — es war sicher nichthansisch — komme ich bei anderer Gelegenheit zurück. Im Anschluß an diese Untersuchungen behandeln einige Abschnitte die Teilnahme an der hansischen Politik in Beziehung auf Dänemark, Norwegen, Flandern und andere Länder und an der hansischen Wirtschaftspolitik (monopolistische Richtung des Ganzen, Verfestungen, Handelsmaße u. a.).

Den umfangreichsten und ergiebigsten Teil des Buches bildet das die Darstellung der Handelsbeziehungen der niederländischen Hansestädte zu den auswärtigen Ländern und den einzelnen Teilen des deutschen Reiches im 14. Jahrhundert enthaltende vierte Hauptstück. Darin sind besprochen die Beziehungen zu jedem der drei nordischen Reiche und zu Schleswig-Holstein, dann zu England, Flandern, Holland und Utrecht, ferner zu den deutschen Gebieten: Rheinlande, Westfalen mit Ostfriesland, norddeutsche Städte (besonders Hamburg), Preußen und Livland, endlich zu den übrigen

Gebieten südlich der Maas (Brabant, Lüttich, Frankreich). Im einzelnen werden die Nachrichten über die Entwicklung der Beteiligung am Handel, über Ausfuhr und Einfuhr, über die Waren, über den Charakter und Umfang des Handels und der Schifffahrt, über das Verhältnis der Frachtschifffahrt zum Handel, über die Beteiligung der niederländischen Hansen an den vorhandenen Organisationen und andere damit zusammenhängende Fragen eingehend erörtert und am Schluß eines jeden Abschnittes die Ergebnisse kurz zusammengefaßt. Auf Einzelheiten einzugehen, verbietet hier der Raum.

Dankenswert sind besonders auch die Nachweise der Beziehungen zu den außerhalb des eigentlichen Schonen gelegenen dänischen Orten mit Fischerei oder Handelsverkehr: Dragör, Kopenhagen, Aalborg, sowie zu Ripen (S. 237 ff.). Namentlich fällt in die Augen der überall kräftig betriebene Seehandel des nichthansischen Kampens, dessen Sonderstellung und Sonderbetrieb der Entwicklung der Hanse offenbar schädlich gewesen ist. Das letzte Kapitel enthält einen zusammenfassenden Rückblick über die Ergebnisse des ganzen Buches, der den Handel des niederländischen Hansegebiets in den Ostsee- und Nordseeländern und westlich schon darüber hinaus in voller, reicher Entfaltung zeigt. Die Bedeutung Schonens, des älteren Zentralpunktes des Handels dieser Städte, tritt allmählich zurück; die Beziehungen zu dem Weltmarkt Brügge nehmen nun die erste Stelle ein. Nicht überall gestattet die Überlieferung eine Antwort auf die an sie gestellten Fragen. Aber es muß als ein Verdienst der Arbeit bezeichnet werden, daß sie nirgends unterläßt, die Fragen, auf die man nach dem heutigen Stande der handelsgeschichtlichen Forschung eine Antwort wünscht, wenigstens zur Erörterung gestellt zu haben; denn sie lehrt damit die Grenzen unseres Wissens kennen und regt doch zu weiterer Forschung an. Von Einzelheiten möchte ich noch anmerken, daß die H.U.B. 3 Nr. 657 und S. 25 Anm. 1 zu 1344 gedruckte englische Urkunde, s. Meilink S. 141 u. Anm. 1, über die Verpachtung von Bergwerken an Kölner Kaufleute, aus der Höhlbaum für die Bedeutung von mercatores de Colonia im Sinne eines auch die Kaufleute anderer Orte umfassenden Sammelbegriffes zu weitgehende Schlüsse gezogen hat, in Wirklichkeit, wie ich erst nachträglich festgestellt habe, in das Jahr 1478 gehört, s. HUB.

10 Nr. 634. S. 167 wird der Versuch der Lübecker Tagfahrt vom 24. Juni 1381 zur Erweiterung der Kölner Konföderation durch gleiche Behandlung der flüchtigen Schuldner und der Verfesteten in allen Städten des Bundes, wozu auch die Beschlüsse über das Verhältnis der Städte zu den Herren in § 24 des Rezesses heranzuziehen wären, nicht in seiner vollen Tragweite gewürdigt.

Die Arbeit Meilinks fügt einen stattlichen, zweckmäßig behauenen und zuverlässigen Quader in den Bau der hansischen Geschichtsforschung ein. Sie bietet aber zugleich — abgesehen davon, daß sie für die weitere Erforschung des hansischen Handels der niederländischen Hansestädte im 15. und 16. Jahrhundert das willkommene Fundament geschaffen hat — ein Vorbild auch für andere Gruppen der Hansestädte. Auch bei diesen wird es sich empfehlen, die gründlichere Erforschung der allgemein hansischen Handelsgeschichte zu beginnen mit den einzelnen historisch, landschaftlich und wirtschaftlich zusammengehörigen Gruppen, deren Handelsgeschichte man auch nicht gleich für allzu weite Zeiträume, sondern zunächst einmal für begrenzte Zeitabschnitte, dann aber allseitig und mit gründlicher Kenntnis des Landes und seiner Verkehrsbedingungen, und dies alles unter Beziehung auf die alle Gruppen umfassende Gemeinschaft der Hanse, untersuchen und darstellen sollte.

Universität Frankfurt
Rechtswissenschaftliches Seminar.

VII.

Lübeck und der Streit um Gotland
1523—1526.

Erster Teil.

Bis zum Vertrage von Malmö 1524.

Von

Wilhelm Kruse.

Der unter Lübecks Führung 1522 von der deutschen Hanse gegen Dänemark eröffnete Krieg galt der Erhaltung und Sicherung ihrer Handelsherrschaft im skandinavischen Norden. Diese beruhte zum großen Teil auf der Selbständigkeit Schwedens. In diesem Lande, einem ihrer Hauptverkehrsgebiete, wurden die hansischen Ostseestädte bedroht durch die Vereinigung der nordischen Kronen, die Christian II. noch einmal mit Aufgebot aller Kräfte erstrebte. Für die Hanse aber gewann die nach der Eroberung Stockholms 1520 erfolgte vorläufige Wiederherstellung der Union eine noch weit ernstere Bedeutung durch die weitergehenden Pläne des Königs, mit denen er sich seit langem getragen hatte.

Christians II. Absicht, Kopenhagen und Stockholm zu Stapelplätzen für den ganzen Verkehr zwischen den Ostseeländern und Westeuropa zu machen, seine ungerechtfertigten Eingriffe in die hansischen Privilegien, seine Begünstigung der Niederlande, des schärfsten Konkurrenten der Hanse, und sein Vorhaben, Lübeck selbst seiner Herrschaft einzuverleiben, waren alles deutliche Anzeichen für ein tatkräftiges, planmäßiges Hinarbeiten auf ein Ziel, das den Hansestädten an der Ostsee nicht lange verborgen bleiben konnte. Sie erkannten bald, daß ihrem Handel in den skandinavischen Reichen der Boden völlig entzogen und damit dem hansischen Übergewicht das Ende bereitet werden sollte.

Lübeck sah zuerst die ganze Größe der Gefahr. Obgleich sein Verhältnis auch zu manchen der benachbarten Fürsten kein gerade günstiges war, wandte es doch vorwiegend den Vorgängen im Norden seine Aufmerksamkeit zu. Seitdem die vielen Streitigkeiten im Verlauf der letzten Jahre der Stadt den Beweis erbracht hatten, daß an ein gütliches Auskommen mit Christian II. nicht zu denken sei, bemühte sie sich nicht mehr, den notwendigen Krieg zu vermeiden; sie fühlte sich stark genug, sich mit dem Gegner zu messen. Als Schweden sich erhob, um das Stockholmer Blutbad zu rächen, zögerte Lübeck nicht, dem Aufstand seine Unterstützung zu leihen. Daß es auf dem völlig freien Handel nach diesem Lande bestand trotz der entgegengesetzten Forderungen Christians II., bedeutete den offenen Bruch mit diesem.

Bevor Lübeck selbst seine Rüstungen begann und in den Kampf eingriff, hatte es sich nach Hilfe umgesehen. Auf den Beistand der benachbarten wendischen Städte konnte es rechnen, wenn diese auch kein allzu großes Interesse zeigten. Bedeutsamer war es, daß alte Zwistigkeiten nicht hinderten, einen Waffenbund mit Danzig abzuschließen, dem gleichfalls viel an dem schwedischen Handel lag. Der wertvollste Verbündete Lübecks aber wurde der benachbarte Herzog Friedrich von Schleswig-Holstein, der allen Grund hatte, sich durch seinen Neffen Christian II. bedroht zu fühlen. Mit jenem wieder wurde der aufständische dänische Adel einig.

Die Erfolge des Krieges konnten für Lübeck nicht größer sein. Bedeutender denn je vermochte noch einmal sein Macht-einfluß im Norden zu wachsen. Die Union blieb für immer gelöst, als Christian II. im April 1523 durch die vereinigten Gegner zur Flucht aus seinem Reiche genötigt wurde. Mit städtischer Hilfe fielen Stockholm und Kopenhagen. In Schweden gelangte Gustaf Wasa, der Schützling Lübecks, auf den Thron, während Friedrich von Schleswig-Holstein dänischer König wurde. An der Erkämpfung beider Kronen hatte Lübeck starken Anteil genommen. Es sah jetzt an Stelle eines erbitterten Feindes zwei zu Dankbarkeit verpflichtete Freunde, die ihm seine alten Handelsprivilegien bestätigten. In Schweden gelang sogar der Ausschluß des holländischen Rivalen von den Märkten.

Der Kampf hatte von der Stadt gewaltige Anstrengungen und erhebliche Opfer gefordert. Er hatte aber auch in ihren Bewohnern

das Bewußtsein der eigenen Kraft und das Gefühl einer gewissen Überlegenheit gegenüber den Reichen im Norden erheblich gesteigert. So kam es, daß Lübeck neue Ziele ins Auge faßte, schon bevor es am Ende des eigentlich Gewollten angelangt war. Es benutzte die damalige günstige Lage zu einem Versuch, wichtige Gebiete in der Ostsee dem eigenen Besitz zuzuführen. Sein Blick richtete sich auf die Inseln Bornholm und Gotland¹.

Erstes Kapitel.

Die Entstehung der Gotlandfrage und ihre vorläufige Entwicklung.

Gotland, durch Wisby einst der Brennpunkt im baltischen Handel, hatte im 16. Jahrhundert längst seine alte Bedeutung verloren. Die im Ostseeverkehr vorgegangenen Veränderungen, namentlich das unaufhaltsame Emporblühen Lübecks, ließen neben dem wechselvollen, mit mannigfachen Unruhen verknüpften Schicksal, das die Insel nach der Eroberung durch Waldemar Atterdag 1361 erlitt, nicht zu, daß sie auch nur annähernd den früheren

¹ Die Untersuchung der Zustände und Vorgänge auf Bornholm im Zeitraum eines halben Jahrhunderts, von 1526—1576, während dessen Lübeck die Insel als Pfand von Dänemark besaß, führte mich im Verlauf der Vorarbeiten namentlich im Lübecker Staatsarchiv und sodann im Reichsarchiv zu Kopenhagen dazu, zunächst auf den Ursprung der Ereignisse, die der Abtretung der Insel vorangingen und sie schließlich herbeiführten, zurückzugreifen, bevor ich auf die Pfandschaft Bornholms einging. Für den vorliegenden ersten Teil konnte ich mich fast ausschließlich auf bereits gedrucktes Urkundenmaterial stützen. Für die bis zum Abschluß des Streites um Gotland reichende Fortsetzung, die ebenfalls im nächsten Jahrgang dieser Zeitschrift erscheinen wird, bin ich zu besonderem Dank Herrn Ratsarchivar Dr. Fr. Techen in Wismar verpflichtet, der mir zur Vervollständigung meiner eigenen Sammlungen in liebenswürdigster Weise die Durchsicht des Manuskripts zum 9. Bande der Hanserezesse gestattet und die Korrekturbogen zur Verfügung gestellt hat. Herrn Geheimrat Dr. Fabricius in Stralsund bin ich dankbar verbunden für sein freundliches Eingehen auf wiederholte Anfragen und für den ausführlichen Auszug eines Rezesses. Endlich benutze ich diese Gelegenheit, um der Leitung des Staatsarchivs zu Lübeck und des Reichsarchivs zu Kopenhagen meinen Dank auszusprechen für das überaus freundliche Entgegenkommen, das ich in beiden Archiven gefunden habe.

Glanz zurückgewann. Trotzdem machte Gotland infolge seiner geographischen Lage im Mittelpunkt der Ostsee auch fernerhin, allerdings vorherrschend im handelstörenden Sinne, seine Bedeutung geltend. Namentlich durch die Vitalienbrüder und später durch die Kaper Erichs des Pommern war das Land für lange Dauer zu einer Heimstätte weitausgedehnter Seeräuberei geworden. Klagen in dieser Richtung blieben auch in der dann folgenden Zeit nicht aus.

Wenn man während des Krieges gegen Christian II. in den Hansestädten, vor allem in Lübeck, seine ganze Aufmerksamkeit der Insel zuwandte, so lag der Grund in erster Linie darin, daß sie damals wiederum als Ausgangspunkt für die Beunruhigung des Handelsverkehrs empfindlich hervortrat. Die Schifffahrt des Kaufmannes schien wieder von hier aus für lange Zeit ernstlich bedroht zu sein, wenn man nicht von vornherein der Gefahr energisch entgegentrat.

Auf Gotland saß damals Severin Norby, der Admiral Christians II. Durch Kriegstüchtigkeit und mutige Tatkraft hatte er sich schon unter König Hans ausgezeichnet. In welchem Maße er das Vertrauen seines jetzigen Herrn genoß, kam zum Ausdruck im Jahre 1522, als der König ihm durch Hinzufügung des ganzen Finland zu Gotland und den übrigen bedeutenden Lehen, die er bereits besaß, eine Macht von außergewöhnlichem Umfang in die Hände legte und ihm damit gleichsam das gesamte dänische Kriegswesen in den östlichen baltischen Gewässern unterstellte¹.

Der gotländische Hauptmann war den Lübeckern nicht unbekannt. Konflikte zwischen ihm und den hansischen Kaufleuten hatte es schon in früheren Jahren gegeben. Mehrfach war darüber geklagt worden, daß man selbst in Friedenszeiten vor ihm und seinen Ausliegern nicht sicher sei². Ein Grund mehr für Lübeck, von Anfang an darauf bedacht zu sein, den Gegner möglichst schnell unschädlich zu machen. Dasselbe galt für Schweden.

¹ C. F. Allen, *De tre nordiske Rigers Historie*, Bd. III, 2, S. 325 f., Bd. IV, 2, S. 294 f.; Dietrich Schäfer, *Geschichte von Dänemark*, Bd. IV, S. 49 f.

² Hanserezesse von 1477—1530, dritte Abteilung, bearbeitet von Dietrich Schäfer und Friedrich Techen (im folgenden zitiert H.R.), Bd. VI, Nr. 632, 633, 645, 669; VII, Nr. 18, 145, §§ 22, 26, Nr. 329, § 20, Nr. 413, § 162.

Anfangs gelang es Norby, durch seine Versuche, Stockholm zu entsetzen, Gustaf Wasa Schwierigkeiten zu bereiten¹. Letzterer wandte sich deshalb wiederholt, auch nachdem ihm von Lübeck bereits 10 Schiffe geschickt waren², mit dringenden Bitten um Unterstützung gegen Severin Norby an die Stadt³. Sie wurden hier bereitwillig, wenn auch nicht zum gewünschten Termin, erfüllt. Am 2. Oktober 1522 lief eine zweite lübische Flotte von 8 Schiffen aus⁴, die unter Führung der Ratsherren Bernt Bomhouwer und Herman Plönnies im Verein mit den Schweden bei einem Zusammenstoß Severin Norby einen empfindlichen Schlag beibringen und ihn an einem zweiten Versuch, Stockholm zu entsetzen, hindern konnte⁵.

¹ H.R. VIII, Nr. 148.

² H.R. VIII, Nr. 120.

³ H.R. VIII, Nr. 128, 165.

⁴ H.R. VIII, Nr. 192, 193.

⁵ H.R. VIII, Nr. 190, S. 215, Anm. 8, Nr. 197; Zeitschr. des Vereins f. Lübeckische Geschichte, Bd. II, S. 317, 325 f., 328, 329 f., 330 f. Nach Schilderung der lübischen Führer eroberten sie um den 1., sodann am 11. und am 21. November insgesamt 63 Proviantschiffe. Norby berichtete später über den Verlust von 31 Schiffen. Überhaupt lassen sich die beiderseitigen Darstellungen des Flottenzusammenstoßes schwer in Einklang bringen. Jedenfalls ist die Richtigkeit der Angaben über die bei dem Treffen seitens der Lübecker gegen Severin Norbys Leute verübten Grausamkeiten, die Allen, a. a. O., III, 2, S. 399 und IV, 2, S. 407, als Tatsache schildert und auch C. Paludan-Müller, De förste Konger af den Oldenborgske Slägt, S. 420, als Beweis für die grausame Kriegführung anführt, auf Grund des Berichtes der Lübecker Flottenführer mindestens sehr stark in Zweifel zu ziehen. Danach wurde ein Schiff des Gegners nach hartem Kampf durch einen Schuß in die Pulverkammer vernichtet, wobei »hundert manne« umkamen. Wird Norbys Glaubwürdigkeit auch sonst in Frage gestellt, vgl. Schäfer, a. a. O., S. 63 Anm., so muß schon die verschiedene Angabe der Zahl der angeblich unter dem Lärm von Trompeten, Trommeln und Pfeifen und unter Geschützdonner von den Lübeckern über Bord geworfenen Gefangenen in Norbys eigenen Briefen neben der Höhe der Zahl zur Vorsicht mahnen. Norby gibt bald 600, bald 500, auch 300 an. Nach einem Bericht scheint er sogar nur von 5 gesprochen zu haben. Vgl. H.R. VIII, Nr. 556, 600, § 99. Allen beugt sich, a. a. O., III, 2, S. 481, Anm. 52, für die Erklärung der verschiedenen Angaben mit der Bemerkung, es sei ja auch schwierig, sie mit Sicherheit zu wissen. Daß Severin Norby sich mehrfach, einmal auch den Lübeckern gegenüber, um seine feindliche Gesinnung gegen

Gern hätten die beiden Führer am Anfang des folgenden Jahres ihre Schiffe von Schweden aus wieder gegen den Hauptmann Christians II. ausgerüstet¹. Ihre Bemühungen scheiterten infolge Mangels an Proviant und Kriegsmaterial. Den Gegner jedoch ließen sie nicht aus den Augen. Neben ihren an Lübeck gerichteten Bitten um Versorgung mit den fehlenden Dingen richteten sie wiederholt Mahnungen nach dort, mit der Flotte der verbündeten Hansestädte gegen den dänischen Admiral vorzugehen². Eine Anregung dazu war von Lübecks Seite bereits im Herbst 1522 ergangen³. Doch die Danziger erhoben damals Widerspruch. Sie ließen sich wegen der vorgerückten Jahreszeit und der langen Nächte zu keinem weiteren Unternehmen bewegen und traten nach langen Verhandlungen in Lübeck die Heimfahrt an⁴.

Auf die Dauer aber vermochte Severin Norby mit den ihm zur Verfügung stehenden Streitkräften die ihm übertragenen Gebiete nicht zu halten. In der ersten Hälfte des April 1523 begab er sich nach Gotland⁵ und mußte von hier untätig zusehen, wie bald nacheinander Stockholm und Schloß Kalmar fielen und Gustaf Wasa durch Eroberung Finlands innerhalb der wenigen Monate August bis Oktober seiner Stellung auf dem Festlande den Boden gänzlich entzog⁶. Seitdem blieb er auf die Insel allein angewiesen. Seine unerschütterliche Treue gegen seinen Herrn erlitt aber durch seine eingeschränkte Lage keine Einbuße.

Von Gotland aus suchte er den Kampf gegen Schweden und die Lübecker, dessen ganze Last seit Christians Flucht auf seinen Schultern lag, fortzusetzen, soweit es in seinen Kräften stand. Der

diese zu rechtfertigen, über den Vorfall beklagt, vgl. H.R. VIII, S. 458. Anm. 1, Nr. 560, S. 598, Anm. 2, § 10, Nr. 716, S. 617, Anm. 4, Nr. 882, 883, 884, kann als Beweis für die Wahrheit der geschilderten Grausamkeiten nicht ausreichen.

¹ H.R. VIII, Nr. 189.

² H.R. VIII, Nr. 193, 198, 320, 321, § 5, Nr. 333, 341, 387.

³ H.R. VIII, Nr. 162, §§ 24, 50, 62, 64, 67, 74.

⁴ H.R. VIII, Nr. 162, § 61. Über die unbedeutenden Unternehmungen der verbündeten Flotte im Jahre 1522 vgl. Techen, H.R. VIII, Einleitung, S. VI f.

⁵ H.R. VIII, Nr. 381, 387.

⁶ Allen, a. a. O., IV, 2, S. 292 ff.; Schäfer, a. a. O., S. 50.

von ihm eröffnete Kaperkrieg verfehlte auch nicht seine Wirkung, da seine Auslieger von der Wisborg aus die ganze Ostsee durchstreiften. Wie bedenklich sein Treiben für die hansische Schifffahrt werden konnte, trat im Verlauf des Jahres 1523 und im Anfang des folgenden in ganzer Deutlichkeit hervor.

Neben Danzig, Stralsund, Wismar und anderen Ostseestädten¹ wurde Lübeck am schwersten getroffen². Seinen Kaufleuten gehörten, wie es hieß, die meisten der genommenen Güter³. Gegen diese Stadt hegte Norby auch wegen der ihm beigebrachten Niederlage⁴ einen besonderen Haß. Kennzeichnend dafür ist der ihm zugeschriebene Ausspruch, »es sei ihm eine Lust und seiner Gesundheit zuträglich, die Kramkisten der Lübecker zu durchstöbern und an ihren Kräutersäcken zu riechen«⁵. Namentlich die nach Schweden, Danzig, Riga und Reval segelnden Schiffe⁶, selbst die für die Belagerung Kopenhagens bestimmten Proviantschiffe⁷ bildeten eine willkommene Beute für den Hauptmann auf Gotland, der sich außerdem rühmte, auch zahlreiche Gefangene von Lübeck und anderen Städten in Wisby zu haben⁸.

¹ H.R. VIII, Nr. 258, § 18, Nr. 436, 468, 481, 511, S. 470, Anm., Nr. 548, 567, 597, 603, 619, 646, §§ 19, 53, Nr. 684, 724, 731.

² H.R. VIII, Nr. 457, 461, 476, S. 458, Anm. 1, S. 470, Anm., Nr. 600, § 31, S. 526, Anm. 2, Nr. 672, 684.

³ H.R. VIII, Nr. 566. Das hatte auch wohl darin seinen Grund, daß von Lübeck aus am meisten und zum Teil sehr leichtsinnig Schifffahrt getrieben wurde. Vgl. unten S. 357, Anm. 4. Herman Iserhel schrieb im Sept. 1523 über den Schaden, wobei er aber zweifellos stark übertrieb: »he (Norby) heft an wasse unde an warrykfatun unde anderen kostelen guderen den kopmen genamen aver de 10 mal 100 dusent gulden, mer unde nycht myn«. Vgl. H.R. VIII, Nr. 571.

⁴ Vgl. oben S. 341 mit Anm. 5.

⁵ Erich Jörenssohn Tegel, *Then Stormechtige Her Gustaffs Historia*, Stockholm 1622, I, S. 84 f.

⁶ H.R. VIII, Nr. 457, 566, 672.

⁷ H.R. VIII, S. 526, Anm. 2, Nr. 603.

⁸ H.R. VIII, Nr. 463, 560. Norby sprach hier von »wohl 300« Gefangenen aus Lübeck und anderen Städten. Nach einem späteren Bericht will er eine Zeitlang »wohl 1500« Gefangene aus Lübeck und den anderen Hansestädten auf Gotland gehabt haben. Vgl. N. J. Ekdahl, *Christiern II.'s Arkiv. Handlingar rörande Severin Norby och de under hans ledning stående krigsföretagen mot Sverige*, I, S. 86. Über die Verhandlungen zwecks Auslösung der Gefangenen usw. vgl. H.R. VIII, S. 480, Anm. 1,

Der aufmerksame Blick, den man in Lübeck zunächst vorwiegend auf die Person Norbys richtete, heftete sich naturgemäß gleichzeitig mehr und mehr an seinen Aufenthaltsort Gotland. Von Anfang an erkannte man, welche ungeheure Gefahr dieser Mann auf dieser Insel, die ihm neben Finland bei dem Erfolg der von ihm vertretenen Sache von seinem Könige für Lebenszeit zugesichert war, dauernd in der Ostsee bilden mußte¹. Natürlich war Lübeck deshalb bestrebt, eine Änderung des unerträglichen Zustandes herbeizuführen. Es hätte der Stadt auch nicht an Mitteln gefehlt, wenn sie schon anfangs die Absicht gehabt hätte, Severin Norby von Gotland zu entfernen. Aber das war zunächst nicht ihre Sache.

Denn Lübeck und seine städtischen Bundesgenossen waren nur eine der drei Parteien, denen Norby gegenüberstand, und zwar die, von welcher eine Demütigung des Parteigängers Christians II. auf eigene Kosten am wenigsten erwartet werden konnte. Dänemark unter dem neuen König, auch Schweden kam eine solche Rolle eher zu. Von diesen beiden Reichen wäre aber zunächst dem ersteren die Aufgabe zugefallen, den Admiral auf irgend eine Weise zur Ruhe zu bringen oder unschädlich zu machen. Denn die Dänen betrachteten die Zugehörigkeit der noch für Christian behaupteten Insel zu ihrem Reich nicht mit Unrecht als selbstverständlich. War es seit der Eroberung durch Waldemar Gotlands Schicksal, steter Zankapfel zwischen Dänemark und Schweden zu sein, so befand sich das Land jetzt doch seit einer langen Reihe von Jahren in zweifellos dänischem Besitz. An dieser Tatsache wäre auch nichts geändert worden, wenn es den Dänen rechtzeitig möglich gewesen wäre, Gotland dem Reiche des neuen Königs einzuverleiben. Dadurch, daß ihnen das nicht gelang, unter den damaligen Verhältnissen des Reiches ohne Hilfe auch nicht gelingen konnte, und bei der Zähigkeit, mit welcher Norby aushielt, geschah es, daß sich weitere Streitigkeiten und Schwierigkeiten ergaben, deren endgültige Beilegung erst erfolgte, als der eigentliche Krieg längst sein Ende erreicht hatte. Dabei handelte es sich um die

Nr. 596, 708, Stückbeschreibung, §§ 2, 3, 9, Nr. 872, 875, 882; IX, Nr. 24, 26; Ekdahl, a. a. O., I, S. 88 ff., 94.

¹ H.R. VIII, S. 216, Nr. 190, 321, § 12.

Frage, welchem der drei Gegner Norbys das von diesem in Händen gehaltene Pfand schließlich zufallen sollte.

Von allen am eifrigsten war Lübeck auf Maßnahmen zur Beseitigung der Handelsplage bedacht. Alle Hebel setzte es in Bewegung. Es wurde dabei auch in der Hauptsache die Triebfeder für die durch Dänemark und Schweden in dieser Angelegenheit unternommenen Schritte.

Von ernstlichen Bemühungen, den Kapereien selbst entgegenzutreten, hat Lübeck anfangs abgesehen. Sie wären auch wegen des ausgezeichneten Stützpunktes des Gegners äußerst schwierig gewesen. Die lübische Flotte war anderweitig in Anspruch genommen. Am 15. Mai 1523 war sie wieder in See gegangen, um zusammen mit den Rostocker, Stralsunder und Danziger Bundesgenossen den Übergang nach Seeland zu sichern, den Sund zu sperren und Kopenhagen auch von der See her einzuschließen. Ohne auch hier Erhebliches ausgerichtet zu haben, kehrten die Verbündeten im November zurück, nachdem die Danziger mit Rücksicht auf ihre großen Schiffe bereits im Monat vorher aufgebrochen waren¹.

Daß Lübeck bei der Insel Mön einige Jachten »zum Schutze der Ostsee« liegen hatte², war wohl eine nur vorübergehende und auch nur für die Proviantzufuhr gedachte Sicherheitsmaßregel, die im übrigen auf Norbys Seeräubereien keinen Einfluß haben konnte. Ein von den Lübeckern unternommener Versuch, Danzigs Flottenführer zur Abfertigung eines oder zweier Schiffe zum Schutz des Kaufmannes gegen Norby zu veranlassen, wurde ablehnend beschieden³. Obgleich Danzig selbst zu Beginn des zweiten Kriegsjahres nichts gegen einen gemeinsamen Angriff der Verbündeten auf Gotland einzuwenden hatte⁴ und auch Lübeck zu Gegenmaßnahmen gegen Norby aufforderte⁵, war doch bei den Danziger Führern nichts zu erreichen. Selbst als die eigene Heimatstadt ihnen mehrmals die Aussendung einiger Schiffe vorschlug⁶, ver-

¹ Techen, H.R. VIII, Einleitung, S. VIII.

² H.R. VIII, Nr. 482.

³ H.R. VIII, Nr. 476, 600, § 31.

⁴ H.R. VIII, Nr. 426, § 4.

⁵ H.R. VIII, Nr. 461.

⁶ H.R. VIII, Nr. 481. Ein anderes nicht vorhandenes Schreiben mit einer solchen Aufforderung wird Nr. 482 erwähnt.

harrten sie doch auf ihrem Standpunkt¹. In ihrer Unzufriedenheit² gegen Lübeck machten sie geltend, daß der Schutz von Kauffahrern nicht ihre Aufgabe sei. Außerdem aber wollten sie auch ihre Schiffe nicht voneinander trennen.

Erst im März 1524 wurde von den Verbündeten der Entschluß gefaßt, Schiffe gegen Severin Norby in See zu schicken. Sie wurden aber auf Lübecks Veranlassung, nachdem sie nur kurze Zeit draußen gewesen waren, wieder zurückbehalten. Man fürchtete verdächtigt zu werden, wenn der schwedische König holländische Schiffe wegnehmen sollte³.

So war von Anfang an niemand da, der den Ausliegern des Gegners Einhalt gebot.

Mit Severin Norby selbst hat Lübeck eine Verbindung nicht gesucht. Der Gegensatz war zu groß, als daß die Stadt hätte hoffen können, jenen auf gütlichem Wege zur Nachgiebigkeit zu bringen. Daß sie am Anfang des Jahres, als sie die Übersendung eines Briefes des jütischen Reichsrats an den Admiral übernommen hatte, die Bitte anfügen zu müssen glaubte, er möge sich an ihren Boten, »de doch by allen mynschen fry synt«, nicht vergreifen⁴, zeigt, wie wenig man ihm hier traute.

Dagegen hat Lübeck einmal einen Versuch gemacht, durch Vermittlung König Friedrichs auf Severin Norby einzuwirken. Veranlassung dazu gab augenscheinlich die in Lübeck verbreitete Nachricht von einem Gesuch des Hauptmannes um Geleit bei dem neuen König. Diese Kunde aber, auf welche hin Lübeck sich bereits im Juni an den letzteren wandte, um durch dessen Einfluß die Rückgabe von Norby geraubter Güter zu erwirken⁵, war sicherlich unzutreffend. Wenn Friedrich sich auch schon mehrfach auf schriftlichem Wege bemüht hatte, Norby auf seine Seite zu ziehen⁶,

¹ H.R. VIII, Nr. 482, 488, 502. Auch gegenüber den Bitten des gemeinen Kaufmannes auf Falsterbo um ein Orlogsschiff gegen Norby verhielten sie sich ablehnend. Sie wollten ihn schützen, wenn er zu ihnen komme. Vgl. H.R. VIII, Nr. 600, § 115.

² Vgl. unten S. 357, Anm. 4.

³ H.R. VIII, Nr. 793, §§ 4, 8.

⁴ H.R. VIII, Nr. 313.

⁵ H.R. VIII, Nr. 457.

⁶ Allen, a. a. O., IV, 2, S. 400, S. 573, Anm. 28.

so dachte doch dieser damals noch nicht an eine Einigung mit dem Feinde seines Herrn.

Im folgenden Monat wandte sich dann, anscheinend noch in demselben Glauben, Lübeck zusammen mit Danzig abermals an den dänischen König. Beide Städte ließen durch ihre bei der Flotte befindlichen Ratsmitglieder bei ihm und dem dänischen Reichsrat Vorstellungen machen wegen der durch Norby verursachten Schädigungen. Die städtischen Bevollmächtigten sprachen die Erwartung aus, daß man von Dänemark aus Severin veranlaßt hätte, sich der Störung des Handels zu enthalten. Erreicht wurde, daß der König sich bereit erklärte, zwei Mitglieder seines Reichsrats, Klaus Bilde und Wolf von der Wisch, an Norby abzufertigen mit der Aufforderung an ihn, zu unterlassen, was den Städten Anlaß gab zu ihren Beschwerden¹. Am 15. Juli fuhr die Gesandtschaft, die auch persönliche Aufträge des Königs ausrichten sollte, auf einem holländischen Schiffe nach Gotland².

Severin Norby stellte sich nicht auf einen durchaus ablehnenden Standpunkt. Die vor Mitte September zurückgebrachte Antwort lautete für Dänemark sogar recht günstig. Der Hauptmann zeigte sich danach nicht abgeneigt, zu König Friedrich überzutreten³. Ja, es hieß sogar, er wolle das ganze Finland an das Reich bringen und König Christian entgegentreten, »wenn der Reichsrat ihm Briefe und Siegel gebe, mit denen er seine Ehre beschirmen könne«⁴.

Mit den Anerbietungen jedoch, die Norby den Städten machte, konnten diese kaum zufrieden sein. Zwar erklärte er sich bereit,

¹ H.R. VIII, Nr. 488, 600, § 45 d.

² H.R. VIII, Nr. 600, § 48.

³ Er soll versprochen haben nach Kopenhagens Eroberung zum König überzutreten. Vgl. H.R. VIII, Nr. 691, 714, § 28.

⁴ H.R. VIII, Nr. 554, 556, 557, 600, § 99 Offenbar hat aus Nr. 556 oder einem gleichlautenden Schreiben der Bericht der Danziger Flottenführer Nr. 600, § 99 seinen Wortlaut genommen. Denn beide Nachrichten stimmen, von dialektischen und orthographischen Unterschieden abgesehen, fast genau überein. Eine Abweichung beruht vermutlich nur auf einem Versehen beim Abschreiben des Originals von Nr. 556. Hier heißt es im Druck: »unde fyllychte helle syn lant by dyt ryke bryngen«. Für »syn lant« ist »fynlant« einzusetzen. Die Stelle heißt Nr. 600, § 99: »und villeicht gantz Fynlanth bey das reich brengen«. Also ist helle das ndd. *hél*, ganz, und nicht das dänische *heller*, lieber, wie H.R. VIII, S. 477, Anm. 1 vermutet wird.

ihnen Frieden zuzusichern. Dafür aber verlangte er seinerseits die Versicherung, daß man für die bisher durch ihn erlittenen Verluste Entschädigungen nicht beanspruchen wolle. Bei Nichtannahme seines Vorschlages beabsichtigte er mit seinen Schädigungen fortzufahren¹.

Waren Norbys Bedingungen an sich für Lübeck und seine Bundesgenossen höchst ungünstig, so kam noch hinzu, daß man bald erkannte, wie wenig ernst überhaupt seine Versprechungen zu nehmen waren. Aus einem gleichzeitigen, von Severin an Christian II. gerichteten Schreiben, das den Lübeckern im November in die Hände fiel, ging neben der ausdrücklichen Versicherung seiner Treue bis zum äußersten gegenüber König und Königin auch im übrigen hervor, daß ihm der Gedanke fern lag, sein Verhalten zugunsten der Gegenpartei des vertriebenen Königs und ihrer Helfer zu ändern².

Der Gotländer legte es also darauf an, sich alle Türen offen zu halten und es vorläufig weder mit Christian noch mit dem neuen König und seiner Partei zu verderben. Dabei blieben die Städte und Schweden der leidende Teil. Die Lübecker ließen verlauten, daß ihnen die Besendung durch Friedrich mehr geschadet als genutzt habe. Wirksame Abhilfe konnte nur eine Möglichkeit schaffen. Dem Gegner mußte mit kriegerischer Macht auf den Leib gerückt werden.

Diese Eindrücke und die zuletzt erwähnte Erkenntnis kamen zum Ausdruck auf der Tagung der wendischen Städte, die Ende November und in den ersten Tagen des folgenden Monats in Lübeck stattfand. Allerdings trat die Frage eines Vorgehens gegen Norby, die hier zum ersten Male zur Beratung der Städte gestellt wurde, mehr in den Hintergrund vor dem Hauptpunkt der Tagesordnung: der Besprechung über die nicht gerade günstige Lage vor Kopenhagen und über die für den Fall der Übergabe vorzunehmenden Schritte zur Sicherung der städtischen Interessen. Die Vertreter der Nachbarn, die zu einer Zusage der Beteiligung an der von Lübeck verlangten weiteren Verstärkung des Belagerungsheeres nicht zu bewegen waren, bekundeten auch für die gotländische

¹ Belege s. S. 347, Anm. 4.

² H.R. VIII, Nr. 613, S. 477, Anm. 2, Nr. 646, § 19.

Angelegenheit kein erkennbares Interesse. Sie haben von Anfang an die Sorge um diesen Gegenstand Lübeck allein überlassen.

Selbst wollte sich diese Stadt nicht der Aufgabe unterziehen, gegen den Störenfried mit bewaffneter Macht einzuschreiten. Von vornherein wurde auf einen anderen Weg hingewiesen, der zum Ziele führen konnte. Der Bürgermeister Thomas von Wickede erklärte, man wolle jemand nach Schweden schicken, um Gustaf Wasa aufzufordern, Gotland in seine Gewalt zu bringen, da es auch früher zu seinem Reiche gehört habe, »wo uth olden breven bofunden¹«.

Neben dem Wunsch, Norby ohne Aufwand eigener Mittel von Gotland zu entfernen, lag in dem Vorschlag noch der zweite, die Insel in schwedischen Händen zu sehen. Hiermit wurde von leitender Stelle das ausgesprochen, was man damals in Lübeck bereits seit einiger Zeit erstrebte. Dem widersprechen auch nicht die angedeuteten Bemühungen bei König Friedrich. Denn so lange sich nicht absehen ließ, wie sich Norby auf die Dauer verhalten werde, richtete Lübeck seine Politik auf verschiedene Möglichkeiten ein und spann seine Fäden dementsprechend nach zwei Richtungen. Die Stadt mußte, namentlich nach der in ihr verbreiteten Nachricht über das Geleitsgesuch des Hauptmanns, mit dessen Übertritt zu Friedrich rechnen. In diesem Falle wäre Lübeck nur der eine Weg geblieben, Beschwerden über Norby und ebenso Schadenersatzansprüche — denn daß man solche erhoben hätte, zeigt der spätere Verlauf — bei Dänemark geltend zu machen, während es die eigentliche Absicht, auf den Übergang Gotlands in Schwedens Hände hinzuwirken, hätte aufgeben müssen. Für diesen Plan konnte man sich jetzt mit um so größerem Nachdruck einsetzen, nachdem man nicht nur die Stimmung des Gegners erfahren, sondern außerdem erkannt hatte, daß Dänemark nicht imstande war, diesen zur Einnahme einer anderen Haltung zu beeinflussen.

Der Wunsch, Schweden möge Gotland in seinen Besitz bringen, wurde in Lübeck nicht nur gehegt, sondern war schon seit längerer Zeit durch gewisse Lübecker Kaufmannskreise Gustaf Wasa gegenüber zum Ausdruck gebracht worden. Es spricht alles dafür, daß dies bereits von Anfang an mit Einverständnis des Rates geschah. Bei der ausschließlich auf den Handel gerichteten Politik Lübecks

¹ H.R. VIII, Nr. 646, §§ 19, 20.

bildete ja überhaupt die Wahrnehmung der Interessen des Kaufmannes ohne weiteres die eigene Aufgabe des Rates. Der Rat selbst aber hatte Grund, sich in dieser Frage Zurückhaltung aufzulegen¹.

Für den Ostseehandel war es nicht ohne Bedeutung, wer über einen Punkt wie Gotland gebot, das so wichtige Verkehrswege beherrschte. Damals hätte man in Lübeck gewiß keinen anderen lieber im Besitz der Insel gesehen, als Gustaf Wasa, der seine Erfolge wesentlich der tatkräftigen Beihilfe des lübischen Kaufmannes verdankte. Immerhin aber hatte man nicht so sehr Schwedens als das eigene Interesse im Auge. Was Lübeck zu seiner Politik trieb, war das Bestreben, keinesfalls Gotland bei Dänemark zu erhalten, »dat unszes bedunkendes nicht gudt wolde zin in tokumpstigen tyden vor dat ryke van Sweden unde den ghemeynen copman«².

Noch ließ sich nicht voraussehen, wie sich künftighin das Verhältnis der beiden Nachbarreiche zueinander gestalten werde. Lübeck konnte den eigenen Einfluß am besten zur Geltung bringen, wenn ihm jederzeit zu jedem der beiden Reiche der Weg völlig offen stand. Wie sehr dieses Erfordernis von dem Schicksal Gotlands abhing, mußte besonders die Erfahrung aus der letzten Zeit lehren. In Lübeck ging man damals sogar noch weiter und wünschte, daß Gustaf Wasa neben anderen dänischen Gebieten auch Schonen seinem Reiche einverleibe.

Namentlich Herman Iserhel, ein einflußreicher lübischer Kaufmann, mit dem Gustaf Wasa seit den Tagen seines Lübecker Aufenthaltes freundschaftlich verbunden war, bemühte sich, auf den König in dem angedeuteten Sinne einzuwirken. Bereits im zweiten Drittel des April 1523, als sich Norby soeben endgültig auf der Insel festgesetzt hatte, erging von Iserhel die erste Aufforderung an Gustaf Wasa zur Eroberung Gotlands³. In seinen folgenden an den schwedischen König gerichteten Briefen mit ihrem »eigenen Gemisch von väterlicher Fürsorge, Zutraulichkeit und Zudringlichkeit«⁴ konnte er nicht genug immer wieder dieselben Mahnungen auffrischen. Der König, betonte er, dürfe sich Schonen und Gotland nicht entgehen

¹ Vgl. unten S. 379 ff.

² H.R. VIII, Nr. 566.

³ H.R. VIII, Nr. 391.

⁴ Techen, H.R. VIII, Einleitung, S. XI, charakterisiert sie treffend so.

lassen. Der Kaufmann setze alle Hoffnung auf ihn und würde andernfalls bedauern, so viele Arbeit und so große Geldopfer auf sich genommen zu haben¹. Iserhel unterrichtete Gustaf über die von Friedrich zur Gewinnung Norbys und seiner Insel abgefertigte Gesandtschaft und erinnerte ihn, auf der Hut zu sein: »dat lant were en grot klennode for dat ryke fan Sweden«².

Aber man begnügte sich nicht damit, Gustaf Wasa durch Vorstellungen in der eindringlichsten Form zum Handeln zu drängen. Die Kaufleute haben den Versuch gemacht, ihren Schützling durch eigene Mittel in eine Lage zu versetzen, die ihn nach ihrem Dafürhalten zu einem aussichtsreichen Angriff auf Gotland stark genug gemacht hätte.

Mit Zustimmung des Rates — so schrieben »Älterleute und gemeiner Kaufmann zu Lübeck« unter dem Siegel der Stockholmfahrer — rüsteten sie im September des Jahres zum Kriege sechs Schiffe auf eigene und zwei auf Kosten des Königs aus. Von letzterem erbaten sie dazu zweitausend Mann zu Pferde und zu Fuß. Mit diesen Streitkräften beabsichtigten sie, Norby zu vernichten und Gotland der Krone Schwedens zu unterwerfen³. Herman Iserhel machte in einem langen Schreiben sogar bis ins einzelne gehende Vorschläge. Der Angriff sollte von zwei Seiten ausgeführt werden, vor Wisby und von der nördlichen Landspitze Ölands. Denn gegen zwei Haufen würde Norby sich nicht wehren können. Als Führer des Zuges wurde Bernt von Melen gewünscht.

¹ H.R. VIII, Nr. 430. Unter Hinweis auf die Gefahr, die sich für Schweden durch den notgedrungenen Abbruch des Verkehrs ergeben mußte, wurde Gustaf auch aufgefordert, mit seinen Schiffen den Kapern des Gegners entgegenzutreten. Vgl. H.R. VIII, Nr. 430, 435, 566, 571; Handlingar rörande Skandinaviens Historia, XXXVIII, S. 24, 26. Dementsprechend befahl Gustaf Wasa Bernt von Melen, durch Schiffe die See vor Norby »rein halten« zu lassen. Vgl. Konung Gustaf den Förstes Registratur, handlingar rörande Sveriges Historia, första serien, I, S. 104, 119.

² H.R. VIII, Nr. 496. Unverkennbar ist auch der Einfluß Lübecks in einem Schreiben, das Wilh. v. Melen Dez. 13 bald nach seiner Rückkehr aus Lübeck, wo er sich im November aufhielt, vgl. H.R. VIII, Nr. 620, von Öland aus an Gustaf Wasa richtete. Damals noch sprach er die Hoffnung aus, daß Schonen unter Schweden komme, und riet Gustaf, dem König von Dänemark auf Gotland zuzuvorkommen. Vgl. Handl. rör. Skand. Hist., XXXVIII, S. 29 ff.

³ H.R. VIII, Nr. 566.

Iserhel bot noch einmal alles auf, um den König für die Sache zu gewinnen: »1 dach ys nu 100 wert. Latet to Surkopynge, Nygkopynge backen unde browen, ume nafor tho done«. Seine Ausführungen waren so zudringlich, daß sie ihn schließlich selbst zu der Entschuldigung nötigen mochten: »juw konycklyke genade my nycht wyl vorkeren, yck juw allenthalven so dryste scrywe«. Wie der Kaufmann anfangs dem Könige beigestanden habe, schrieb er, so wolle er ihm nun auch zum »Schlüssel der Ostsee« verhelfen¹.

Aber daneben klang aus seinen Worten auch schon vernehmbar die Angst vor einer im Anzuge begriffenen, bedeutenden Gefahr, die kurz darauf auch wirklich das Unternehmen zum Scheitern brachte. Daß Gustaf durch Entfernung seiner Knechte von Kalmar Vorkehrungen getroffen hatte, durch die nach Ansicht der Lübecker alle Pläne zerstört waren, hätte letztere an der Ausführung nicht gehindert². Der Rat jedoch ließ die ausgerüsteten Schiffe zurückhalten. Die durch Christian II. betriebenen starken Truppenansammlungen an der Elbe schienen für die Stadt nichts Gutes zu bedeuten und ließen das Schlimmste befürchten. In einem Moment, wo selbst Mönche und Pfaffen Sonntags und Werktags in den Befestigungsgräben arbeiten mußten, wie Reimar Kock berichtet, durfte man anderen keine Streitkräfte übers Meer senden. Gleichzeitig mit der Benachrichtigung von dem Unterbleiben der angekündigten Unternehmung bat Iserhel nun den Schwedenkönig, der Stadt aus der bedrohten Lage zu helfen³.

Doch diese Gefahr ging vorüber. Die von Christian II. zu-

¹ H.R. VIII, Nr. 571. Eigenartig anmutend, bezeichnend aber für Iserhels Schreibweise an Gustaf ist es, wie er von den auf Schweden gesetzten Erwartungen spricht: »Leve her Gustoff, yck unde unser mer, dat grote lude synt, guner des rykes, de nu moten horen: Wat dot nu de Sveden, de uns in allen dussen jamer gebracht hebben? Holden se syck ock nu so jegen uns, gelyck wy deden jegen se? Wy se entsetten myt lyve unde gode. Dat yck jegen grote lude so vorantworde: Yt ys en junk man, latet ene en wenyh ynt besyt komen, he wert unser nycht vorgeten«.

² H.R. VIII, Nr. 571 (Aufforderung, die Knechte in Kalmar zu lassen), 576.

³ H.R. VIII, Nr. 583. Danach sind Allens Vermutungen über das Nichtzustandekommen des Unternehmens, a. a. O., IV, 2, S. 413 f., unzutreffend. Gustaf Wasa hatte wohl Neigung, auf das Anerbieten einzugehen. Vgl. S. 375, Anm. 4 und 5.

sammengezogenen Kriegshaufen liefen auseinander. Geldmangel war die Ursache. Die gewaltige Rüstung, auf die er seine letzte Hoffnung gesetzt hatte, scheiterte gänzlich. Sein Schicksal hatte sich damit entschieden¹. Aber auch sein treuer Diener auf Gotland verlor durch diesen Mißerfolg seinen letzten Rückhalt. Zwar hatte der vertriebene König auch vorher seinem Admiral selbst nicht helfen können. Daß aber dafür nun die Möglichkeit, wenn man überhaupt noch an eine solche glauben wollte, mindestens in weite Ferne gerückt war, blieb für den Augenblick das Maßgebende.

Severin Norbys Stellung auf der Insel verschlechterte sich ohnehin seit dem letzten Drittel des Jahres mehr und mehr. Von Lübeck aus unterließ man neben den angedeuteten Bemühungen auch sonst nichts, was zur Schwächung des Gegners beitragen konnte. Vom Seeraub allein konnte Severin Norby sich nicht erhalten. Er war angewiesen auf Lieferanten, von denen er seinen Bedarf an Proviant und anderen Dingen bezog. Zu dem Zweck war er mit dem Großfürsten von Rußland in Beziehung getreten². Vor allem aber verließ er sich auf den Beistand, der ihm im Gebiet des deutschen Ordens zuteil wurde. Seine Bitten fanden willige Ohren beim Bischof von Ösel³. Namentlich vertraute er auf Preußen und Livland.

Diese Hilfsquellen des Gegners suchten die Lübecker nach Kräften zu verstopfen.

Sie beschwerten sich durch Reval bei Walter von Plettenberg, dem Ordensmeister von Livland, über das Norby zugesagte Geleit und die ihm gebotene Absatzgelegenheit für seine geraubten Waren⁴. Jener aber konnte sich den Vorwürfen gegenüber rechtfertigen und beteuerte sein Bestreben nach neutraler Haltung. Er erklärte, daß die Pflicht gegen seine Untertanen von ihm verlange, zu dulden, daß Norby auf eigene Gefahr an seinen Küsten Proviant suche. Denn dieser hatte versprochen, Gefangene aus des Meisters Landen ohne Lösegeld freizugeben und dessen Leute ungeschädigt zu lassen, wenn sie sich ihm behilflich zeigten⁵. Lübeck begnügte

¹ Schäfer, a. a. O., S. 33 ff. H.R. VIII, S. 450 sind die Belege über Christians Rüstung zusammengestellt.

² Ekdahl, a. a. O., II, S. 456 f., 715.

³ H.R. VIII, Nr. 463, S. 458, Anm. 1, Nr. 567.

⁴ H.R. VIII, Nr. 604, 605, S. 524, Anm. 2, Nr. 613.

⁵ H.R. VIII, Nr. 699 mit Anm.

sich mit der Entschuldigung¹. Eine planmäßige Unterstützung Gotlands von Livland aus fand auch wohl nicht statt. Riga weigerte sich sogar, Lebensmittel nach dort zu führen².

Anders verhielt es sich mit Preußen. Hier stand vor dem Zerwürfnis mit dem Hochmeister Albrecht die Partei Christians in Gunst. Da Norby für Zufuhr gute Bezahlung zusicherte³, mochte sich eine Verbindung zwischen den preußischen Städten und Gotland lohnen. Sie bestand namentlich von Königsberg aus⁴. Albrecht selbst hatte Christian und den Seinigen seine Häfen geöffnet⁵. Der Fahrt stand also nichts im Wege außer den Drohungen der Lübecker. Von ihnen waren nun in letzter Zeit mehrfach an Königsberg und den Hochmeister Gesuche um Abstellung der Hilfeleistung an hansische Gegner ergangen. Waren sie auch nicht immer beachtet⁶, so schien doch der Verkehr auf ein für Norby nicht ausreichendes Maß beschränkt zu sein. Denn dieser riet schon im September seinem Herrn⁷, beim Hochmeister anzuhalten, daß er seinen Untertanen gestatte, Gotland heimlich Vorschub zu leisten. Albrecht ließ sich auf die dringenden Bitten ein. An die Komture von Memel und Königsberg, den Bischof von Samland und die Stadt Königsberg ergingen Aufforderungen, Severin Norby behilflich zu sein⁸.

¹ H.R. VIII, Nr. 714, §§ 12, 13, 14.

² H.R. VIII, Nr. 699.

³ Ekdahl, a. a. O., S. 458 f.; H.R. VIII, S. 567 Anm. Norby dienten die geraubten Güter als Zahlungsmittel. Vgl. H.R. VIII, Nr. 708, Stückbeschreibung, §§ 6, 11. Er selbst schrieb, daß er zu dem Zweck reichlich Wachs, Pelzwerk, Talg, Butter, Häute und Felle, Kabelgarn, Asche und Teer zur Verfügung habe. Ihm fehlte neben Pulver und Geschütz namentlich Malz, Bier, Roggen und Mehl, außerdem Silber zum Münzen. Vgl. H.R. VIII, S. 477, Anm. 2. — Severin Norby prägte selbst Münzen zur Besoldung seiner Knechte. 1523 schlug er die ersten, und zwar Schillinge und Pfennige, 1524 und 1525 prägte er nur Schillinge. Die Münzen trugen auf der Vorderseite sein Wappen und in Umschrift seinen Namen. Näheres vgl. P. Hauberg, Gullands Myntvaesen. Aarbøger for nordisk Oldkyndighed og Historie, II. Række, Bd. VI, 1891, S. 49 f., 67 f.

⁴ H.R. VIII, Nr. 714, § 10 wird berichtet, daß von Memel 200 Mann nach Gotland abgegangen seien.

⁵ H.R. VIII, Nr. 667.

⁶ H.R. VIII, Nr. 646, § 53 mit Anm.

⁷ H.R. VIII, S. 477, Anm. 2.

⁸ H.R. VIII, S. 567 Anm. Hier sind zwei Briefe Christians an den

Eine besondere Wirkung konnten diese Bemühungen nicht mehr haben. Denn gleichzeitig verschärfte Lübeck seine Mahnungen. Der Unwille gegen die Königsberger, in denen Norby Abnehmer für seine Beute fand, war lauter geworden. Auch erkannte man, daß ihre Entschuldigungen den Tatsachen widersprachen¹. Obgleich sie und der Orden, wie verlautete, dem vertriebenen Könige wohlgesinnt waren, erreichte Lübeck doch, daß Königsberg ganz am Ende des Jahres aus Furcht vor den Städten durch Anschläge an die Kirchentüren untersagte, weiterhin Zufuhr nach Gotland auszuschiffen². Severin Norby spürte bald die Wirkung dieses Verbotes³.

Im Anfang des folgenden Jahres ging Lübeck noch weiter in seinem Bestreben nach Aushungerung des Gegners. Es beabsichtigte, die Schifffahrt in der Ostsee allgemein zu beschränken, einerseits, um zu verhüten, daß Severin Norby sich durch seine Kapereien auf Kosten seiner Feinde eine noch nennenswerte Stärkung verschaffe, andererseits, um möglichst zu verhindern, daß er von anderer Seite Zufuhr erhalte.

Letzteres hatten die Lübecker sicherlich im Auge, wenn sie im Januar 1524 abermals von den Niederländern verlangten, die

Hochmeister nach bereits an anderer Stelle gedruckten Konzepten kurz als »undatierte Schreiben« angeführt. Aus den Antworten des Hochmeisters läßt sich mit Sicherheit die Zeit ihrer Abfassung erkennen. Der König hat sich danach mindestens dreimal, und zwar 1523 Dez. 26, 1524 Jan. 31 und Febr. 1, persönlich in obigem Anliegen an Albrecht gewandt. Er bat ihn um Ausstellung von Erlaubnisbriefen für die preußischen Untertanen zur Versorgung Gotlands. Daneben forderte er auch den Ritter Georg von Mynkwitz auf, den Hochmeister mündlich zu ermahnen und ebenfalls Erzherzog Ferdinand zu bitten, an die genannten Prälaten und Städte wegen Zufuhr für Severin Norby zu schreiben. Vgl. *Diplomatarium Norvegicum*. Oldbreve til Kundskab om Norges indre og ydre Forhold. Samlede og udgivne af C. R. Unger og H. J. Huitfeldt-Kaas. Bd. XIV, Nr. 403, 411, 412, 413, 420, 428, 429.

¹ H.R. VIII, Nr. 613, 646, §§ 53, 59, 667, S. 566, Anm. 1, Nr. 680, 682, 684, 714, §§ 4, 12; Ekdahl, a. a. O., II, S. 651. — Auch König Friedrich von Dänemark schrieb in gleicher Absicht an die Regenten in Preußen. Vgl. H.R. VIII, S. 566, Anm. 1.

² H.R. VIII, Nr. 667, S. 566, Anm. 1.

³ H.R. VIII, Nr. 708, Stückbeschreibung, § 1.

Ostsee vorläufig zu meiden¹. Schon zu Beginn des Krieges hatten sie ihnen jeglichen Verkehr nach Dänemark untersagt und ihnen den Sund gesperrt². Jetzt sollten sie zur Vermeidung weiterer Verwicklungen den Verkehr einstellen, bis Severin Norby gezwungen sei. Wenn man unter anderm die Holländer auch auf die Gefahren hinwies, deren sie selbst sich von seiten des Hauptmannes zu versehen hätten, so lag darin allerdings eine Sorge, die auch ersteren als überflüssig erscheinen konnte. In der kurzgehaltenen abschlägigen Antwort des Grafen von Hoogstraeten kam das zum Ausdruck³. Norby hätte sich auch kaum an ihren Schiffen vergriffen; denn damit würde er sich ins eigene Fleisch geschnitten haben⁴.

Darüber herrschte auch wohl bei den Lübeckern kein Zweifel. Aber den wahren Grund für ihre Forderung, das Mißtrauen gegen die Niederländer, konnten sie diesen nicht angeben. Die Interessen der Niederlande verboten wohl ihrer Regierung, sich offen zur Partei Christians zu schlagen und dieser tätlichen Beistand zu leisten. Trotzdem aber war dort, wie verlautete, teilweise nicht geringe Neigung vorhanden, mit den Anhängern Christians in Verbindung zu treten. Daß der Unmut über die Lübecker dort so weit gehen sollte, daß jeder ein »Crucifige« über sie rief und von einer bevorstehenden offenen Fehde mit ihnen gesprochen wurde⁵,

¹ H.R. VIII, Nr. 683. Allen, der, a. a. O., IV, 2, S. 365 f., das benutzte Schreiben in einen andern Zusammenhang stellt, erkennt nicht den eigentlichen Zweck desselben.

² H.R. VIII, Nr. 125, 126, 156, 469.

³ H.R. VIII, Nr. 707.

⁴ Nach H.R. VIII, Nr. 813 lagen allerdings im Juli 1524 in Kopenhagen holländische Schiffe, die sich aus Furcht vor Norby nicht weiter ostwärts wagten.

⁵ H.R. VIII, Nr. 694, 697. Danach wollte der kaiserliche Rentmeister auf Seeland, der Herr von Veere, Adolf von Burgund, 10 oder 12 Schiffe mit Waren nach Kopenhagen und zu Severin Norby schicken. Er rechnete aber auf Rückfracht mit Raubgütern Norbys. Vgl. Diplomatarium Norvegicum XIV, Nr. 417; Ekdahl, a. a. O., II, S. 668 f. Erwähnt sei hier, daß auch das holländische Schiff, welches man zur Überfahrt der ersten dänischen Gesandtschaft nach Gotland benutzte, vgl. oben S. 347, nach seiner Rückkehr von der städtischen Flotte angehalten wurde, weil es mit Norby Handel getrieben hatte. Man fand bei ihm Waren mit den Marken des lübischen Kaufmannes. Vgl. H.R. VIII, Nr. 600, §§ 91, 98.

beweist, daß Lübeck wohl Grund hatte, von dort heimliche Verständigung mit seinem Gegner auf Gotland zu befürchten und dagegen die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen.

Die gewünschte völlige Unterdrückung des Ostseeverkehrs der Niederländer und ihrer gelegentlichen Fahrt nach Gotland¹ konnte auch vorübergehend nicht gelingen. Einmal gab der dänische Reichsrat gegen das Versprechen, Christian keinen Beistand zu leisten, den Rivalen die Schifffahrt frei². Zum andern aber stand Lübeck bei der Durchsetzung seines Willens besonders Danzig im Wege. Unter den Reibungen, die während des Krieges auch unter den beiden verbündeten Städten Platz griffen³, bildete die zu Beginn von Lübeck verhängte Verkehrssperre vor allem einen Stein des Anstoßes bei der Bundesgenossin. Sie konnte bei ihren vorwiegend nach dem Westen gerichteten Handelsinteressen die lange Schließung des Sundes nicht ertragen⁴.

Als man jetzt unter Mitteilung des an Holland gerichteten Ersuchens auch Danzig bat, sich mit der Wiederaufnahme der Fahrt bis nach der Überwältigung Norbys zu gedulden, blieben

¹ H.R. VIII, Nr. 727.

² H.R. VIII, Nr. 690.

³ Techen, H.R. VIII, Einleitung, S. XIV.

⁴ Danzigs Unwille war wohl nicht immer unberechtigt. Während Lübeck noch im April 1523 bei Danzig um völlige Einstellung der Schifffahrt anhalten ließ, vgl. H.R. VIII, Nr. 394, und Danzig mehrfach mahnte, die von dort beabsichtigte Fahrt aufzuschieben, vgl. Nr. 369, 455, 478, 527, erklärte es bald, daß kein Grund bestehe, den Handel in der Ostsee weiter zu unterlassen, Nr. 409, 410, und daß seine Bürger nach alter Gewohnheit nach Preußen und Livland segeln wollten, Nr. 417. Danzig beklagte sich deswegen über die einseitige Aufhebung der Verkehrssperre. Nr. 441. Der Mißmut der Stadt wurde namentlich durch die Flottenführer zum Ausdruck gebracht, als sie die Bitte Lübecks um Ausfertigung Danziger Schiffe gegen Norby ablehnten. Vgl. oben S. 345 f. Es sei unleidlich, äußerten sie, daß die Lübecker allein Schifffahrt trieben, während auf ihr Verlangen die andern sie einstellen müßten. Nr. 476, 482, 600, § 31; vgl. dazu auch früher Nr. 260, § 20. Schließlich 1524 erklärte Danzig, daß es um Ostern die Schifffahrt binnen Landes, d. h. in der Ostsee, und drei Wochen später die durch den Sund wieder aufnehmen wolle. Nr. 709. — Reval mußte Lübeck bitten, Kaufleute und Schiffer zu veranlassen, von der durch sie betriebenen gefährlichen Schifffahrt abzustehen, da es trotz gefahrdrohender Nachrichten von Norby einige Schiffe nicht hätte halten können. Nr. 567.

die wiederholten Aufforderungen ergebnislos¹. Die Folge war, daß Norby eine ganze Danziger Handelsflotte überfallen und den größten Teil erbeuten konnte², und daß Lübeck sich schließlich genötigt sah, Danziger Schiffe, denen von Severin Gefahr drohte, anzuhalten³.

Auch in Danzig mochte man Lübecks Maßnahmen in diesem Fall mißverstehen und den Grund lediglich in selbstsüchtigen Motiven suchen. Aber Lübeck und die wendischen Städte mußten sich schließlich selbst, sogar für den Ostseeverkehr, Schranken auferlegen. Sie mußten sich entschließen, die Schifffahrt, deren ganze Einstellung Lübeck vorher für eine Zeitlang verfügt hatte, nur im Landschutz und nach Dänemark zu betreiben⁴. Erst im Mai 1524 wurde die Schifffahrt wieder völlig freigegeben⁵.

Das Zusammenwirken der verschiedenen Umstände: die Mißerfolge König Christians, die ununterbrochenen Fortschritte seiner Gegenpartei, welche unterstützt wurden durch die stete Wachsamkeit und die Maßnahmen der Städte unter Lübecks Führung, mußte Severin Norbys Lage auf Gotland immer aussichtsloser gestalten. Der von ihm geführte Kaperkrieg, so unangenehm und lähmend er auf den Ostseehandel einwirkte, konnte doch seine Sache keineswegs vorwärts bringen. Zu ausgedehnteren Unternehmungen fehlten ihm von Anfang an die Mittel. Schon in dem Bittschreiben an seinen König im September 1523 trat seine damalige Hilflosigkeit deutlich hervor. Keiner wußte besser als er selbst, daß es zu seiner Vernichtung nur eines einigermaßen vorbereiteten Angriffs bedürfe. Die Kunde von dem Bevorstehen eines solchen durch Schweden und Lübeck beunruhigte ihn damals schon⁶. Doch glaubte er noch, auf Entsatz von seinem Herrn vertrauen zu dürfen, für den er bis zum äußersten durchkämpfen wollte⁷. Ohne weiteres hat er diesen Gedanken auch nicht aufgegeben, als Christians Lage

¹ H.R. VIII, Nr. 684, 723, 744; dazu 731, 784.

² H.R. VIII, Nr. 724.

³ H.R. VIII, Nr. 733.

⁴ H.R. VIII, Nr. 714, §§ 3, 8, 36, 37.

⁵ H.R. VIII, Nr. 793, § 9.

⁶ Ekdahl, a. a. O., II, S. 455, 461.

⁷ Ekdahl, a. a. O., II, S. 457, 463.

nach dem Mißlingen der letzten Anstrengungen ganz hoffnungslos wurde.

Immerhin aber zwangen ihn die Verhältnisse zu Beginn des folgenden Jahres, sich für einen anderen Weg zu entscheiden, falls für ihn die Unmöglichkeit eintrat, die Insel für seinen König zu halten. Denn dessen Gegner errangen weitere Erfolge. Schneller, als man erwarten konnte, hatte Kopenhagen dem neuen König seine Tore geöffnet und auch Malmö sich ergeben. Mehr als vorher konnte nun Gotland allseitig aufs Korn genommen werden, der einzige Punkt, auf dem Christians Banner noch wehte.

Daß hier keine glänzenden Zustände herrschten, beleuchtet ein von einem Augenzeugen erstatteter eingehender Bericht¹, der den Lübeckern von Greifswald zuzuging und für dessen weitere Verbreitung sie sorgten. Er ließ die Verhältnisse auf der Insel auch im feindlichen Lager nicht unbekannt bleiben. Die Wisborg war danach gut befestigt. Norby hatte die Zeit benutzt, um nach Möglichkeit auch die übrige Insel gegen einen Überfall zu schützen. Für den Kundigen blieben trotzdem im Falle eines Angriffs genügend ungedeckte Stellen. Hinzu kam, daß Norby keine Feldgeschütze und nur noch wenige Schiffe besaß. Er hatte nur sechshundert, doch nicht durchweg kampffähige Kriegsknechte und fünfzig Reiter. Außerdem standen ihm zur Verfügung tausend Bauern nebst zwei Fähnlein Knechten unter diesen. Diese geringen Streitkräfte waren aber nicht einmal zuverlässig. Norby selbst sollte wissen, daß sie beim Erscheinen des Feindes zu diesem übertreten würden.

Die Nachricht von Gustaf Wasas ausgedehnten und, wie er hörte, durch Lübeck und die Städte unterstützten Rüstungen zu einem Unternehmen gegen Gotland drängten Severin Norby zu einer endgültigen Entschließung. Ließ sich Gotland nicht für den vertriebenen König halten, so wollte er doch nicht dulden, daß Dänemark die wichtige Insel verlor.

In diesem Sinne wandte er sich an Christian II. Denn selbstständig und ohne dessen Einverständnis etwas zu unternehmen, verbot ihm auch jetzt seine Treue. Anfang Februar entsandten Norby und des Königs früherer, seit der Übergabe Stockholms auf

¹ H.R. VIII, S. 599, Anm. 1; dazu Ekdahl, a. a. O., S. 455, 461.

Gotland weilender Kanzler Gottschalk Eriksson¹, einen Boten namens Stephan von Trier. Er sollte sowohl mündlich als auch durch mitgegebene Briefe Christian über die Lage auf Gotland und über das Bevorstehende in Kenntnis setzen. Die beiden Absender baten um baldige Zusendung von Proviant und dem erforderlichen Kriegsmaterial und um Knechte. Im Falle einer Zusage des Verlangten erklärten sie sich bereit, falls sie einen Überfall nicht abwehren könnten, eine Belagerung auszuhalten, »solange sie zu essen und zu trinken und ihren Hals hätten«. Sei der König nicht imstande, ihnen etwas in Aussicht zu stellen, so möge er sie von ihrem Eide entbinden und ihnen raten, auf wessen Seite sie übergehen sollten². Der Bote wurde jedoch unterwegs abgefangen und konnte erst nach längerer Gefängnishaft in Greifswald seine Weiterreise antreten³. Am 14. März wiederholte Norby noch einmal dieselben Bitten um Hilfe oder Dienstentlassung, damit man sich selbst rechtzeitig retten und Gotland für Dänemark erhalten könne⁴.

An Versuchen, Norby von befreundeter Seite Unterstützung zu verschaffen, haben Christian und seine Anhänger es auch jetzt nicht fehlen lassen⁵. Auch bat der König noch im April 1523 seine Untertanen auf Gotland, weiter auszuhalten. Er selbst hoffte damals noch auf einen günstigen Verlauf der Hamburger Tagung, die zwecks Verhandlungen über seine Wiedereinsetzung vom Kaiser berufen war⁶. Gleichzeitig dankte er Norby für sein treues Ausharren. Während des Winters (1523—24) sollte er sich noch halten. Für das darauffolgende Frühjahr vertröstete er ihn auf den von Verwandten und Freunden zugesicherten Beistand⁷.

¹ Diplom. Norvegicum XIV, Nr. 430.

² Ekdahl, a. a. O., II, S. 716 ff.; H.R. VIII, Nr. 692, 708, Stückbeschreibung, § 1.

³ Ekdahl, a. a. O., II, S. 722 f., 727; H.R. VIII, Nr. 708, 774. Näheres über die Gefangennahme unten S. 365 f.

⁴ Ekdahl, a. a. O., II, S. 688 ff., 692 ff.

⁵ Diplom. Norvegicum XIV, Nr. 417; Ekdahl, a. a. O., II, S. 668 f. Christian schickte seine Gemahlin zu dem Zweck an den burgundischen Hof. Vgl. Diplom. Norvegicum XIV, Nr. 459, 461, 465; H.R. VIII, Nr. 812, § 156.

⁶ Diplom. Norveg. XIV, Nr. 455.

⁷ A. a. O., Nr. 456.

Inzwischen empfing Christian die letzten Nachrichten von Gotland. Seine an die Hamburger Verhandlungen geknüpften Erwartungen waren unerfüllt geblieben. Er erkannte die gefahrvolle Lage seiner Diener auf Gotland. Eine endgültige Antwort ließ sich nicht länger hinausschieben. Sie lautete, wenn Norby bis zum 8. September Hilfe nicht bekommen hätte, würde er erst zum kommenden Frühjahr darauf rechnen können. Im Notfall möge er Sorge tragen, daß das Lehen keinesfalls Dänemark abhanden käme¹.

Die Briefe Christians, die er seinen Getreuen auf Gotland Mitte Juni schrieb, lassen erkennen, wie schwer dem landfremden König, der sich nicht an den Gedanken des dauernden Verlustes seiner Reiche gewöhnen konnte, die Aufgabe seines letzten Besitztums wurde. Der Fortgang der Ereignisse hatte aber damals längst Norby gezwungen, selbständig, nach eigenem Ermessen zu handeln.

Die Anstalten und Vorbereitungen in Schweden, die Norby schließlich den Gedanken nahelegten, sich im schlimmsten Fall für Dänemark zu bekennen, erweckten auch in diesem Lande selbst naturgemäß lebhaftere Aufmerksamkeit. Denn die Gefahr, daß vielleicht die Insel durch Schweden dem dänischen Reiche entrissen würde, ließ sich nicht hinwegleugnen. Die Größe eines derartigen Verlustes erkannte man in Dänemark vollauf. Des Reiches Interessen in dieser Angelegenheit wurden vor allem durch den Reichsrat vertreten.

Bereits im Januar 1523 hatten die jütischen Reichsräte mit gleichzeitiger Ankündigung ihres Abfalls von Christian Severin Norby aufgefordert, sich ihnen anzuschließen und alle seine Lehen, namentlich Gotland, zu Händen des dänischen Reichsrats zu halten². Lübeck übersandte damals ihre Aufforderung dem Hauptmann nach Kalmar³. Von dessen Standpunkt aus war es verständlich, daß er zu jener Zeit eine Antwort nicht gab.

Jetzt, als die Dinge eine wesentlich andere Gestalt angenommen hatten, trat der Reichsrat von neuem und mit erhöhtem

¹ A. a. O., Nr. 461, 462.

² A. a. O., Nr. 287.

³ H.R. VIII, Nr. 278, 299, 301, 313, 331; Zeitschr. d. Vereins f. Lübeckische Gesch., Bd. II, S. 345 f.

Eifer mit Norby in Verbindung. Der Übermittlung einer Botschaft durch Jaspas Schinkel¹ folgte bereits vor dessen Rückkehr eine zweite im Anfang Februar durch Otto Brockenhus. Norby wurde erinnert an die König Friedrich gemachte Zusage, laut welcher er nach Eroberung Kopenhagens Gotland übergeben wollte. Der Reichsrat drang nun auf Einlösung der Zusicherung, zumal sich Norby gegen Lübeck und Schweden schwerlich halten können. Zur Beilegung des Zwistes mit Lübeck, das Schadenersatz beanspruchte, wurde rechtlicher Austrag vorgeschlagen. Die Entscheidung sollte in die Hände des Königs, des Reichsrats und anderer Schiedsrichter gelegt werden, falls die Städte solche wünschten. Man glaubte nicht, daß Norby auf diesem Wege seine Sache verlieren könne. Er sollte den Städten dauernden Frieden zusichern, wenn auch sie bereit wären, auf einen derartigen Vorschlag einzugehen. Bei Einwilligung Norbys zu solcher Erledigung der Frage hoffte der Reichsrat samt dem König erreichen zu können, daß sich die Städte zum Frieden und nicht zur Fehde entschließen würden².

Ein besonderes Interesse für den Verlauf der gotländischen Angelegenheit bekundete gleichfalls der Bischof von Odense, Jens Andersen Beldenak. Seine an Norby übermittelten Ratschläge hielten sich ganz im Sinne des Reichsrats. Unter denselben Bedingungen wie dieser befürwortete auch er, den Streit mit Lübeck und den Hansestädten durch Rechtserkenntnis zu schlichten³. Daneben suchte er in langen juristischen Darlegungen Norby von den besten Aussichten auf einen guten Ausgang zu überzeugen, falls der Hauptmann auf den erteilten Rat einging. Der Bischof ging davon aus, daß Norby nur als Kriegsmann Christians II. gegen dessen Feinde gehandelt hätte. Einem solchen, so meinte er, gebühre es nicht, zu untersuchen, welche von beiden Parteien sich im Rechte befände. Selbst wenn das Unrecht aufseiten Christians festgestellt würde, könne Norby nicht haftbar gemacht werden für die während des Krieges den wendischen Städten oder den Schweden genommenen Güter⁴.

¹ H.R. VIII, Nr. 716.

² H.R. VIII, Nr. 691.

³ H.R. VIII, Nr. 689.

⁴ H.R. VIII, S. 598, Anm. 2, §§ 1—10. Auch König Friedrich gegenüber machte Jens Andersen wenig später den Vorschlag, zwischen Severin

Der Admiral auf Gotland ließ jetzt die von Dänemark erstrebten Anknüpfungen nicht mehr unbeachtet. An demselben Tage, an welchem er zum letzten Male von Christian unverzögerten, bestimmten Bescheid erbat, erwiderte er auch auf die vom Reichsrat überbrachten Anträge. Jedoch wollte er vor einer endgültigen Entscheidung die Antwort seines Königs abwarten. Die von den Schweden und Hansen drohende Gefahr gab er als Grund an, weswegen er zu persönlichen Verhandlungen mit Friedrich und dem Reichsrat nicht kommen konnte. Im übrigen verhielt er sich den Vorschlägen gegenüber nicht ablehnend. Rechtlicher Austrag vor dem Kaiser, dem neuen König und dem Reichsrat war ihm genehm, sofern auch die Gegner ihm Recht für seine gegen sie zu erhebenden Klagen zugestehen wollten¹. Auch zu der angeratenen Waffenruhe erklärte er sich bereit, falls auch seine Feinde ihm eine entsprechende Erklärung zuschickten. Für jeden Kriegsschaden nach Abschluß des Waffenstillstandes wollte er Ersatz leisten².

Die Rechnung war ohne Lübeck gemacht. Auf diese Stadt war bei den zwischen Severin Norby und den Vertretern des dänischen Reiches getroffenen Verabredungen vorläufig nicht Rücksicht genommen. So ohne weiteres und dazu mit den von jenen aufgestellten Bedingungen wären die Lübecker nicht zufrieden gewesen. Das sollte man bald erkennen, obwohl es zu einer Stellungnahme der Hansestadt zu den auf dänischer Seite gefaßten Plänen gar nicht kam.

Seit der erfolglosen Inanspruchnahme Dänemarks zur Beeinflussung Norbys im Sommer 1523 hatte Lübeck einen solchen Versuch bei der Regierung dieses Reiches nicht wiederholt. Gleich nach der Eroberung Kopenhagens aber fragte man bei König Friedrich an, wie es jetzt mit Severin zu halten sei. Da ihm Bootsleute und Kriegsknechte in großer Zahl zulaufen sollten, äußerte Lübeck

Norby und den Städten einen vorläufigen Waffenstillstand zu vermitteln. Vgl. H.R. VIII, Nr. 726.

¹ Er denkt dabei an die durch Lübeck erlittene Niederlage nebst den angeblichen Grausamkeiten, vgl. oben S. 341, Anm. 5, und an andere angeblich von Lübeck erduldeten Ungerechtigkeiten. Vgl. Ekdahl, a. a. O., I, S. 5 ff., 129 ff.

² H.R. VIII, Nr. 716 mit Anm. 4.

die Befürchtung, die See möchte im Frühjahr von neuem durch Norby beunruhigt werden¹.

Inzwischen hatte sich der Reichsrat, gleichzeitig wie an Norby, auch an König Friedrich gewandt und ihn gebeten, Schritte zu tun, damit »Schloß und Riegel der Ostsee« dem Reiche nicht verloren gehe. Man forderte den König auf, zu verhüten, daß die wendischen Städte vor Mittsömmmer (24. Juni 1524) etwas gegen Gotland unternähmen oder Gustaf Wasa unterstützten. Friedrich möge ihre Hilfe erwirken, damit es bis zu dem angegebenen Termin zwischen Gustaf Wasa und Norby zu einem Vergleich käme².

Der König machte Lübeck mit dem Inhalt der Vorschläge des Reichsrats bekannt. Er unterrichtete demgemäß die Stadt von seinem Vorhaben, zu Pfingsten in Kopenhagen einen Reichstag zu halten. Die norwegischen und schwedischen Reichsräte, wie auch Lübeck mit seinen Freunden sollten dazu eingeladen werden. Dort sollten dann über Gotland und dessen Hauptmann gemeinsame gütliche Verhandlungen stattfinden. Da hierzu ein Stillstand zwischen den Städten und Severin Norby notwendig sei, erbat der König Nachricht, ob er den Anhängern Norbys Sicherheit vor den Städten zusagen und ihn selbst auf den Reichstag laden könne. Friedrich hielt es für ratsam, um Norby gefügiger zu machen, inzwischen durch die Reichsräte mit ihm verhandeln zu lassen. Am 12. Februar ist dieses Schreiben in Lübeck eingetroffen³.

Vielleicht hat es die Wendung veranlaßt, welche um diese Zeit die lübische Politik nahm. Die bereits erwähnten Rüstungen und Kriegsvorbereitungen in Schweden, die auf Norby und den Reichsrat die geschilderte Wirkung ausübten, waren zu Beginn des Jahres 1524 durch Lübeck veranlaßt worden. Damals schien man hier noch mit der Möglichkeit eines künftigen schwedischen Besitzes der Insel zu rechnen. Dieser Gedanke wurde jetzt aufgegeben. Die letzten Mitteilungen König Friedrichs werden in Lübeck einen starken Eindruck gemacht haben. Sie mußten zeigen, daß man sich in Dänemark ernsthaft mit der Gotlandfrage zu befassen gedachte. Die Lübecker hatten jetzt einerseits wiederum mit einer Einigung zwischen dem Reiche und Norby zu rech-

¹ H.R. VIII, Nr. 682.

² H.R. VIII, Nr. 690.

³ H.R. VIII, Nr. 698 mit Stückbeschreibung.

nen. Andererseits konnten sie nicht verkennen, daß sich die Dänen eine Wegnahme der Insel durch den schwedischen König keinesfalls stillschweigend gefallen lassen würden. Gegen früher hatte sich die Lage zugunsten der ersteren gebessert. Ihre Hände waren nun frei nach dem völligen Bruch des Widerstandes in den übrigen Teilen des Landes. Ein Konflikt der beiden Reiche aber war den Lübeckern nichts weniger als erwünscht.

Das eigentliche Ziel seiner Politik, Gotland aus dem Besitz Dänemarks zu bringen, gab Lübeck nicht auf. Die Stadt suchte es auf einem anderen Wege zu erreichen. Zu dem Zweck aber mußte sie sich entschließen, sich mit Dänemark zu verständigen. Bemerkenswert ist es nun, daß die Lübecker bei den jetzt folgenden Verhandlungen mit Vertretern des dänischen Reiches auf die von ihnen selbst angeregten Pläne Schwedens gar keine Rücksicht nahmen, ja, diesen geradezu entgegenarbeiteten, daß sie trotz des Vorhergegangenen die Stimme Schwedens gar nicht in Rechnung ziehen zu müssen glaubten. Nur ein starkes Gefühl der Überlegenheit gegenüber diesem Reich und das Bewußtsein des großen Einflusses auf den schwedischen König kann dieses Verhalten Lübecks erklären. Wäre es Lübeck geglückt, sich nach seinem Wunsch mit den Dänen zu einigen, Schweden hätte sich wohl ohne Frage, wie später in Malmö, schon damals den Verhältnissen fügen müssen.

Gustaf Wasa blieb der Umschlag der lübischen Politik verborgen. Die Lübecker aber wollten auch jetzt die Möglichkeit einer Verwendung Schwedens zu ihrem Vorteil nicht ausschalten. Gerade um diese Zeit, als sie sich bereits über ihre neuen Maßnahmen im klaren waren, wurde der schwedische König nochmals und zwar durch Thomas von Wickede selbst zur Eroberung Gotlands ermuntert¹.

Zu dieser vorsichtigen Haltung, wie zu dem Entschluß, sich bis zu dem von König Friedrich vorgeschlagenen Tage nicht untätig zu verhalten, wurden die Lübecker genötigt durch Erfahrungen, in deren Besitz sie durch ein zufälliges Geschehnis gelangten. Severin Norby hatte um Mitte Februar ein Schiff mit Boten, unter denen sich auch eben jener Stephan von Trier befand, an die

¹ H.R. VIII, S. 604, Anm. 1.

deutsche Küste entsandt. Einer Anzahl von mitgeführten Gefangenen war es gelungen, unterwegs die Besatzung zu überwältigen und das Schiff anstatt in einen der preußischen Häfen, wohin es bestimmt war, nach Greifswald zu führen. Von dort erhielt Lübeck eine ganze Anzahl vorgefundener Briefe, aus denen aufs genaueste die Verhältnisse auf Gotland und Severin Norbys Lage, desgleichen seine Beziehungen und Pläne deutlich wurden. Die Erkenntnis, daß der Admiral die Hoffnung noch nicht aufgegeben hatte und der Gedanke an eine Einstellung des Kampfes, sofern er unterstützt würde, ihm gänzlich fernlag, erweckte in Lübeck laute Empörung. Man äußerte hier, es sei kläglich, daß durch den Trotz eines Mutwilligen alle Siege in Frage gestellt würden. Schmähschändlich sei es für beide Könige und die Verbündeten, daß Severin so unangefochten in seinem Frevelmut verharren könne. Vor allem fürchtete man, Christian könnte auf Norbys dringende Bitten eine Flotte nach Gotland schicken¹.

Lübeck sah sich deshalb gezwungen, jetzt Ernst zu machen. Den Anschlägen des Gegners wollte es zuvorkommen. Zu dem Zweck wurden auf den 10. März die Sendeboten der wendischen Städte nach Lübeck berufen. Ebenso erging an König Friedrich unter gleichzeitiger Zustellung der erbeuteten Briefe die Aufforderung, an den Verhandlungen über die gegen Norby zu ergreifenden Schritte einige seiner Räte teilnehmen zu lassen.

Die Beratungen in Lübeck dauerten vom 11. bis 15. März. Die wendischen Städte waren vollzählig versammelt². Als Gesandte König Friedrichs erschienen am 14. März die holsteinischen Räte Heinrich Rantzau und Otto Ritzerow³. Am gleichen Tage fand sich außerdem, von Nürnberg kommend, des Königs Kanzler Wolfgang von Utenhof ein⁴, der sich, obwohl nicht besonders dazu beauftragt, gleichfalls an den Verhandlungen beteiligte⁵.

Bereits vor dem Eintreffen der dänischen Bevollmächtigten

¹ H.R. VIII, Nr. 708 mit Stückbeschreibung, Nr. 714, § 3, Nr. 774; vgl. auch S. 360, Anm. 3. Norbys späterer Bericht über den Verlust des Schiffes bei Ekdahl, a. a. O., I, S. 95.

² H.R. VIII, Nr. 714, § 1.

³ H.R. VIII, Nr. 714, § 21.

⁴ H.R. VIII, Nr. 714, § 25.

⁵ H.R. VIII, Nr. 714, § 28.

war die Angelegenheit Severin Norbys Gegenstand lebhafter Besprechung¹. Was der lübische Bürgermeister Herman Meyer hier den Nachbarstädten unterbreitete, wiederholte er während der Anwesenheit der Vertreter König Friedrichs². Erinnerung wurde an die Ereignisse, welche Anlaß gegeben zu der gegenwärtigen Zusammenkunft: an das Treiben Norbys, an die Gefahren, welche bevorständen, wenn nicht endlich dem Friedensstörer ernstlich entgegengetreten würde, oder wenn gar König Christian wieder ins Reich käme. Festgestellt wurde die Fruchtlosigkeit einer früheren Versicherung Friedrichs und der Reichsräte, nach welcher man von Norby nichts mehr befürchten sollte³. In dem Hinweis

¹ H.R. VIII, Nr. 714, §§ 2—6. Auch hier vernimmt man von den Nachbarstädten nichts in dieser Angelegenheit.

² H.R. VIII, Nr. 714, §§ 24, 25, 27. Der Herausgeber bemerkt allerdings in der Einleitung zu dem Rezeß: »Auch mit den holsteinischen Räten wird hierüber verhandelt, wobei Lübeck sich anders äußert«. Er belegt dies mit § 27. Hier heißt es, nachdem die Sendeboten der Städte nach Beratung der wiederholten Anfragen seitens der Räte über das Vorhaben der Städte aus der Hörkammer zurückkehren: »Na besprake und wedderinkamynghe heft de her Lubesche borgermester avermals int lange vorhalt, wes an eroverynghe Godtlandt gelegen, und nycht by voryger menynghe gebleven«. Daß aber wenigstens anfangs gegenüber den Räten die vor den Städten gemachten Ausführungen wiederholt wurden, belegen die §§ 24, wo es heißt: »Und, als desulven (die Räte) ore menynghe gesecht, heft de her Lubesche borgermester int lange vorhalt, . . . wath an Gotlande to eroveren gelegen, wo sodans alrede vorhen in dussen rezesz geschreven« (§§ 2—6), und 25, wo es nach Utenhofs Eintreffen heißt: »is van deme heren Lubeschen borgermester, wes ome dussen morgen vorgegeven, upt nye vorhalt«. Meines Erachtens beruht auch das »nycht« in § 27 auf einem Versehen des Schreibers und ist zu streichen, wenn man es nicht durch »ys« ersetzen will. Denn eine Vorstellung, in welcher Richtung der Bürgermeister sich anders geäußert haben sollte, bekommt man nicht. Daß er seine Ansicht wirklich geändert hat, ist unwahrscheinlich. Denn erstens sprechen die Worte »avermals int lange vorhalt« für Beibehaltung des alten Standpunktes. Sodann läßt die in § 28 folgende Entgegnung Utenhofs nicht erkennen, daß der Bürgermeister von seiner vorherigen Ansicht abgewichen ist, sondern spricht für das Gegenteil. Auch die Ausführlichkeit in den übrigen Teilen des Rezesses läßt erwarten, daß eine Meinungsänderung in einem derartigen wichtigen Punkte inhaltlich angedeutet wäre.

³ H.R. VIII, Nr. 714, § 6. Von einer solchen schriftlichen Versicherung wurde schon im November gesprochen. H.R. VIII, Nr. 646, § 19.

auf die Notwendigkeit der Eroberung Gotlands gipfelten die Ausführungen.

Lübeck sprach jedoch die Erwartung aus, daß diese Eroberung von Dänemark mit eigenen Mitteln unternommen würde und betonte dabei, daß es die Insel gern in dem Besitz des Reiches sehen würde, das Anspruch auf sie zu haben glaube.

Aber wohl in der Voraussicht der Unfähigkeit des Königs zu dem als erforderlich erachteten Unternehmen ging man gleich noch einen Schritt weiter. Die Stadt wollte in Anbetracht der bedeutenden für die Eroberung Dänemarks und die Einsetzung des neuen Königs von ihr gebrachten Opfer neue Lasten nicht übernehmen. Würde aber, so erklärte der Wortführer, die Bezwingung Norbys auf sie abgewälzt und würden ihnen dadurch abermals weitere Unkosten zugemutet, »so möge man ihnen nicht verdenken, daß sie Herren und Freunde, die ein Interesse an der Insel hätten¹, zu Hilfe nähmen und Gotland nach seiner Eroberung eine Reihe von Jahren mit Einverständnis beider Könige zu besitzen begehrten, um sich an der Insel schadlos zu halten².«

Damit wurde deutlich ausgesprochen, was man jetzt in Lübeck beabsichtigte. Da man erkannte, daß Schweden sich die Insel ohne weiteres nicht würde aneignen können, warf man selbst ein Auge auf sie. Man forderte sie als Preis für die eigene Hilfe bei einem Angriff auf Gotland, zu dem man bereit gewesen wäre, wenn die Dänen dem Vorschlag zugestimmt hätten.

An eine solche Einwilligung war jedoch nicht zu denken, denn aus den anwesenden Räten war überhaupt nichts herauszubekommen. Auf die mehrfach wiederholten Bitten um Auskunft über König Friedrichs Absichten gegen Severin Norby entgegneten sie immer wieder, sie seien nur beauftragt, Meinung und Willen der Städte in dieser Angelegenheit zu »hören«³. Nur Wolfgang von Utenhof äußerte sich schließlich über die Unrichtigkeit der Ansicht, daß der dänische König gar nichts zur Eroberung Gotlands beitragen wolle. Doch wären Friedrich Unannehmlichkeiten erwachsen, wenn er sich so eilig ohne Wissen seines Reichsrates entschieden hätte. Der König, meinte er, werde sich nach dem

¹ So fasse ich »deme lande belegen«. Gedacht wird an Gustaf Wasa.

² H.R. VIII, Nr. 714, § 6.

³ H.R. VIII, Nr. 714, §§ 22—26. Auch 793, § 4 (S. 680 oben).

Vorhaben der Städte richten, wenn er darüber unterrichtet würde¹.

Das Ergebnis der Beratungen war ein negatives. Lübeck konnte es nicht entgehen, daß auf dänischer Seite wenig, wenn nicht gar keine Neigung zu ernsthaftem Durchgreifen bestand. Wäre sie doch vorhanden gewesen, so hätten die Mittel gefehlt, oder die Ausführung hätte noch lange auf sich warten lassen. Die Dänen wären auf die erbeuteten Schiffe Tile Gisellers² angewiesen gewesen. Ob diese aber schon in des Königs Besitz waren, wußte man noch gar nicht. Sei das nicht der Fall, erklärte der Kanzler selbst, so werde die Ausrüstung noch länger dauern³. Die dänische Regierung hegte auch wohl jetzt die Hoffnung, daß sich durch die bereits angeknüpften Verhandlungen auf gütlichem Wege, ohne ein kostspieliges Kriegsunternehmen, das Ziel erreichen lasse. Außerdem aber galt Severin Norby letzten Endes als Vertreter dänischer Interessen.

Die Erkenntnis, daß man in Dänemark, dieser Auffassung entsprechend, auch bereits handelte, kam für Lübeck zu den übrigen Eindrücken über die dortige Stimmung noch hinzu. Namentlich wohl seit dem Bekanntwerden der schwedischen Absichten erhielt Norby aus dem Reiche in großem Umfang heimliche Zufuhr. Die darüber erhobenen Klagen⁴ bestanden zu vollem Recht, obwohl Utenhof sich Mühe gab, die Vorwürfe abzuweisen⁵.

¹ H.R. VIII, Nr. 714, § 28.

² Tile Giseler war am 4. November mit einer Expedition Christians II. von fünf Schiffen in Kopenhagen eingetroffen. Diese fielen nach Übergabe Kopenhagens dem neuen Könige zu. Näheres darüber Schäfer, a. a. O., S. 37 ff.

³ H.R. VIII, Nr. 714, § 28.

⁴ H.R. VIII, Nr. 714, §§ 10, 11, 29. Die Klagen wurden später wiederholt. Vgl. Nr. 753, § 13. Man beklagte sich sogar über treuloses Verhalten der Dänen gegenüber Lübeck, da sie ein von Norby aufgebrachttes Schiff in Kopenhagen mit Sequester belegt hatten. Nr. 753, § 42, Nr. 754, §§ 13—16.

⁵ H.R. VIII, Nr. 714, § 28. Auch der Reichsrat hatte gegenüber König Friedrich vorhergehende Klagen Lübecks über heimlich an Norby geleistete Zufuhr als unberechtigt zurückgewiesen. Nr. 690. Dasselbe tat Friedrich, Nr. 784, gegenüber gleichlautenden Vorwürfen Danzigs. Nr. 731. Dennoch fand solche Zufuhr statt. Nr. 669. Es hieß sogar, daß Severin Norby in täglichem Verkehr mit Kopenhagen stehe und

Lübeck hatte diese Verhandlungen sicherlich mit anderen Erwartungen geführt. Seine Unzufriedenheit mit dem Resultat der Tagung brach hervor, indem der leitende Bürgermeister schließlich den dänischen Sendeboten die Mitteilung für ihren König auftrug, »man möge entschuldigt sein, wenn jemand sich befleißige, Gotland in seine Gewalt zu bringen¹«.

Gleichgültig, ob man dabei an sich selbst oder an Gustaf Wasa dachte. Den Gedanken aber an einen Pfandbesitz Gotlands, der ganz unvermittelt auf dieser Tagung zum ersten Mal laut wurde², hat man festgehalten. Er wurde seitdem Zielpunkt der lübischen Politik.

Bereits im folgenden Monat kam er den Dänen gegenüber abermals zum Ausspruch.

Bei den Hamburger Verhandlungen über Christian II. stand auch das seitens der Dänen von Lübeck erbetene Geleit für Severin Norby zur Erörterung. Dabei zeigte sich, daß die Stadt sich für

dahin den Städten genommene Güter verkaufe. Nr. 745. Die Aussagen der von dem Stralsunder Jakob Bussenschutte gefangenen und vor dem Rat in Kiel verhörten Schiffer zeigen deutlich, in welchem Maße Verkehr mit Norby getrieben wurde. Danach wurde dieser »merklich gestärkt«, namentlich von Kopenhagen, Kjøge, vgl. dazu auch Nr. 600, §§ 91, 98, 105, Nestved und Stubbekjöbing. Über die Verhandlungen vgl. Gundlach, Das Kieler Denkelbok. Mitt. d. Ges. f. Kieler Stadtgeschichte, Heft 24. 1908. S. 77 f. — Aus demselben Anlaß wurde in Schweden geklagt. Vgl. K. Gustaf I.'s Registratur I, S. 212, 223 f., 230, 308 f. Bernt von Melen gelang es im April, von sechs in Kopenhagen mit Proviant für Norby geladenen Schuten zwei zu nehmen. Ebd. S. 201. — Zu bemerken ist, daß auch von Kolberg, vgl. H.R. VIII, S. 662, Anm. 1, und von Wismar Kaufleute nach Gotland zu fahren planten, letztere mit Proviant, um dafür genommene Gut zurückzuerhalten. Vgl. H.R. VIII, Nr. 774, 811, § 5. König Friedrich befürchtete ebenfalls von Wismar Unterstützung Norbys. H.R. VIII, Nr. 648. Auch auf Danzigs Bürger war in der Beziehung kein unbedingter Verlaß. Vgl. dort S. 480, Anm. 1, Nr. 708, 882. — Im April 1524 drohte Lübeck den Dänen mit dem seinen Flottenführern erteilten Befehl, alle nach Gotland Fahren den anzugreifen. H.R. VIII, Nr. 761, § 95.

¹ H.R. VIII, Nr. 714, § 29.

² König Friedrich hatte allerdings im August 1523, als er zur Eroberung Kopenhagens von den Städten weiteres Geld benötigte, einmal daran gedacht, ihnen dafür Langeland oder Fehmarn zu verpfänden. H.R. VIII, Nr. 520, §§ 11, 12.

den in Aussicht genommenen gütlichen Austrag keineswegs so mühe- und bedingungslos bereitfinden ließ, wie es sich der dänische Reichsrat vorgestellt hatte. Über die Stellung, die es zu dem erwähnten Ansuchen einnehmen wollte, hatte Lübeck sich vorher entschieden. Der vorhandene Denkkzettel für die Hamburger Beratungen¹ läßt über die Pläne Lübecks keinen Zweifel. Nur wenn Severin Norby sich König Friedrich ergeben würde, wollte man das gewünschte Geleit gewähren, aber auch dann nur, wenn man vorher Restitution der durch Norby genommenen Güter zugesichert erhielt². Als Ersatz für den erlittenen Schaden wollte Lübeck die Übertragung dänischen Gebietes für immer oder für eine gewisse Zeit verlangen³. Diese Forderung wurde erhoben und festgehalten.

Außer den fünf anwesenden Gesandten Lübecks beteiligten sich an den Verhandlungen über diesen Punkt drei dänische Räte, der Kanzler König Friedrichs, zwei holsteinische Räte und auf Wunsch der letzteren auch zwei Ratssendeboten Hamburgs⁴. Thomas von Wickede machte den Vorschlag, dem Rate »Gotland oder andere Eilande« zu überlassen⁵. Wie die Vertreter Friedrichs den Vorschlag aufnahmen, geht aus dem kurz gefaßten Lübecker Bericht nicht hervor. Jedenfalls lehnten sie ihn ab, so daß die Besprechungen zu keiner Einigung führten. Gleichzeitig mißlang der anscheinend nochmals wiederholte frühere Versuch, die Dänen zu einem Angriff auf die Insel zu gewinnen. Denn Lübecks Bürgermeister verlangte »mit scharfen Worten«, man solle die Anhänger Christians »ausrotten«⁶. Doch Wolfgang von Utenhofs Einwände, mit denen er auf die Schwierigkeit eines gewaltsamen Vorgehens gegen Norby hinwies⁷, bewiesen den Städten nochmals, wie wenig Stimmung dazu in Dänemark vorhanden war.

¹ H.R. VIII, Nr. 761.

² H.R. VIII, Nr. 761, §§ 88, 94, 96.

³ H.R. VIII, Nr. 761, §§ 89 (»Lande erflick, edder eyne tyd lank«, heißt es hier), 96.

⁴ Die Verordneten Lübecks verzeichnet H.R. VIII, Nr. 753, § 1, die übrigen Nr. 753, § 6.

⁵ H.R. VIII, Nr. 753, § 13. Bei den »andern Eilanden« dachte man wohl an Bornholm.

⁶ H.R. VIII, Nr. 754, § 15, Nr. 761, § 86.

⁷ H.R. VIII, Nr. 753, § 14.

Lübecks Politik erscheint hier in doppeltem Licht. Einerseits versuchte es, seinen nunmehr fester ins Auge gefaßten Plan, Gotland selbst zu gewinnen, noch einmal auf anderem Wege durchzusetzen. Andererseits bedeutete seine Stellungnahme in diesem Fall gleichsam eine Quittung auf die Haltung der dänischen Regierung, wie sie auf der letzten Tagung der wendischen Städte durch Friedrichs Räte vertreten wurde. Damals erreichte die Stadt nicht ihre Absicht, Dänemark zu einem Unternehmen gegen Gotland zu veranlassen, bei dem sie auf Inanspruchnahme der eigenen Hilfe und den dafür erwarteten Pfandbesitz Gotlands zu rechnen schien. Jetzt wollte Dänemark sich mit Severin Norby einigen. Abgesehen von Lübecks hohen Ansprüchen, die Dänemark von einem Kriegsunternehmen, bei dem man auf die Hilfe der Stadt angewiesen gewesen wäre, abschrecken mußten, konnte jetzt das Reich einem erfolgreichen Ausgang gütlicher Verhandlungen mit größerer Hoffnung entgegensehen als zur Zeit des Lübecker Tages. Denn inzwischen waren Severin Norbys letzte, wenn auch vorläufig nicht bindende, so doch im wesentlichen zustimmende Erklärungen in die Hände des Reichsrats gelangt¹.

Dänemark konnte also für sich auf eine befriedigende Lösung rechnen. Damit wären aber einmal Lübecks Pläne hinfällig geworden. Denn die Insel wäre nicht nur in Dänemarks Besitz geblieben, sondern hätte höchstwahrscheinlich auch Norby als Lehnsman erhalten. Zum andern wußte Lübeck in dem Falle nicht einmal, ob es irgend eine Entschädigung für seine durch Norby erlittenen Verluste erhalten würde. Wäre nach den Darlegungen des Bischofs Jens Andersen verfahren worden, so hätte es um die erhobenen Ansprüche schlecht genug gestanden. Lübeck aber beanspruchte von vornherein den Schadenersatz nicht von Severin Norby, wie der Reichsrat erwartete, sondern vom dänischen Reiche. Die Stadt leistete ihren eigenen Interessen in jeder Beziehung Genüge, indem sie Gotland als Entschädigung verlangte und von einer entsprechenden Zusicherung ihre Zustimmung zu dem Antrag der Dänen abhängig machte. Sie entschied sich nicht für diesen, da auf der andern Seite die Vorbedingung nicht erfüllt wurde. So behielt sie, indem sie sich ihren Einfluß auf den weiteren

¹ Vgl. oben S. 363.

Verlauf sicherte, den letzten Trumpf in der Hand. Allerdings schob Lübeck dadurch, daß es das Geleit für Severin Norby nicht zugestand, der endgültigen Erledigung der ganzen Frage durch König Friedrich und seinen Reichsrat einen Riegel vor.

Dies mochte Lübeck um so weniger Bedenken erregen, als auf dänischer Seite den lübischen Wünschen doch keine Rechnung getragen wurde, auch der Erfolg der Dänen bei der Unzuverlässigkeit Norbys immer noch zweifelhaft blieb. Endlich war auch bei Ausschaltung Dänemarks ein weiteres Stehenbleiben der ganzen Angelegenheit auf demselben Punkt nicht zu befürchten, wenn man jetzt wieder Schweden in Rechnung zog, wo inzwischen die Rüstungen ihren Fortgang genommen hatten.

Schon auf dem letzten wendischen Städtetage hatte Lübeck angedeutet, wie es sich verhalten werde, falls die Dänen seinem Vorschlage nicht zustimmten: »Wor nycht, ift den de copman myt schepen und vyttallie in Swedenryke tho segelen gemenet, und dardorch de Sweden Godtlandt to eroveren gestarket, dat denne ungefoch allenthalven geberen mochte . . .¹«. In Lübeck war man sich also über die Folgen eines kriegerischen Unternehmens der Schweden gegen Gotland nicht im unklaren. Trotzdem ließ man es hier jetzt auf einen Zusammenstoß der beiden Reiche ankommen, um die sich ergebende neue Lage dem eigenen Vorteil und den eigenen Plänen nutzbar machen zu können. Worauf man jetzt hinaus wollte, wußte der Danziger Sekretär Ambrosius Storm zu berichten. Er schrieb am 2. Juni aus Lübeck an seine Heimatstadt, »die Lübecker beständen auf Gotland und möchten es für ihre Mühe und großen Unkosten für ihre Stadt haben. Mindestens aber beanspruchten sie es für sieben Jahre, während in dem Fall für die folgenden sieben Jahre das Reich Schweden die Insel halten, gebrauchen und genießen solle. Die Lübecker sorgten für sich, ein anderer möge auch bedenken, was ihm selbst not sei²«.

Einen erheblichen Fortschritt bedeutete auf jeden Fall die Tatsache, daß Schweden jetzt den Stoß ausführte, der endlich den Stein ins Rollen brachte.

¹ H.R. VIII, Nr. 714, § 6.

² H.R. VIII, Nr. 793, § 39, Nr. 796.

Zweites Kapitel.

Der schwedische Angriff auf Gotland und seine Folgen.

Die von Lübeck ausgehenden Anregungen, die Gustaf Wasas Aufmerksamkeit auf Gotland zu lenken bezweckten, hatten ihre Wirkung nicht verfehlt. Sie fanden auch einen wohlgeeigneten Boden. Denn die Bedeutung der Insel für den, der sie besaß, lag klar zutage. Besonders für Schweden mußte sie durch ihre Lage überaus wichtig sein, da ein Feind von hier aus leicht das Reich von dem übrigen Europa abschneiden konnte. Dazu hatte man in Schweden nicht vergessen, daß ursprünglich die Insel dem eigenen Reiche zugehörte. Der glückliche und schnelle Fortgang des Befreiungswerkes konnte beim Schwedenkönig nur fördernd auf den erwachenden Plan einer Wiedergewinnung Gotlands wirken, wofür die augenblicklichen Umstände besonders günstig zu sein schienen.

Schon kurz nach der Eroberung Stockholms, im Juni 1523, hatte sich Gustaf Wasa mit dem Vorschlag an Severin Norby gewandt, zu Schweden überzutreten. Durch hinreichende Belehnungen versprach er ihm Zufriedenstellung¹. Entsprechende Zusagen erhielt Norby gleichzeitig vom schwedischen Reichsrat². Aber der Hauptmann ging weder auf diese Versprechungen ein, noch auf ein in demselben Jahre folgendes Ersuchen zu einer persönlichen Zusammenkunft mit dem schwedischen König, welches dieser durch Anfügung eines Geleitbriefes unterstützte³. Zu jener Zeit, da Norby auch den dänischen Bemühungen gegenüber bindende Erklärungen vermied, gab er solche den Schweden noch viel weniger. Daß er den dänischen König und den Reichsrat über die ihm von Schweden gemachten Anerbietungen nicht im unklaren ließ⁴, konnte das Gewicht seiner Stellung nur verstärken.

¹ K. Gustaf I.'s Registratur I, S. 95 f.

² Vgl. Allen, a. a. O., IV, 2, S. 401, 573, Anm. 29.

³ Ein Auszug aus einem solchen Schreiben von 1523 Okt. 18 (Lucae Evangelistae) findet sich bei Arild Huitfeldt, Danmarckis Rigis Krönicke, S. 1266 und bei A. N. Strelow, Den Guthilandiske Cronica, Kjöbinghaffn 1633, S. 244.

⁴ Allen, a. a. O., IV, 2, S. 573, Anm. 29. Daß Norby aber ebenso Dänemark gegen Schweden gebrauchte, Allen IV, 2, S. 401, oder daß

Die Versuche, Norby auf friedlichem Wege herüberzuziehen, hinderten nicht, daß Gustaf Wasa sich mit dem Gedanken einer gewaltsamen Besitzergreifung Gotlands ebenfalls von Anfang an vertraut machte. Die Lübecker waren bald nicht mehr die einzigen, die zu einem solchen Schritte anspornten. In Schweden selbst war wohl Bischof Brask von Linköping, ein Mann, auf dessen Rat der König großes Gewicht legte, der erste, der bereits im Juli 1523 Gustaf Wasa die Eroberung Gotlands nahelegte, bevor sich Norby durch Hilfe von seiten Christians II. stärken könne¹. Noch am Schluß desselben Monats gab Gustaf dem Bischof seine Zustimmung zu dem Vorschlage zu erkennen und deutete an, daß er nach guter Beendigung seiner Unternehmung gegen Finland an Gotland denken wolle². Diese Absicht ließ er dann zum ersten Male öffentlich in seinen Erklärungen an den Reichstag in Westerås im September verlauten³. Im folgenden Monat wurde auf dem Herrentage in Söderköping bereits über die Frage eines Vorgehens gegen Gotland verhandelt. Und schon damals scheint man das Unternehmen ernstlich erwogen haben⁴. Vielleicht hat man es später nur wegen des Unterbleibens der in Aussicht gestellten lübschen Unterstützung wieder fallen lassen⁵. Der in Wadstena zu Be-

er die dänischen Briefe nach Schweden sandte, was in Danmarks Riges Historie III, 1 (Köbenhavn 1909), S. 266 als Tatsache ausgesprochen wird, läßt sich nicht erweisen und ist unwahrscheinlich.

¹ K. Gustaf I.'s Registratur I, S. 300.

² A. a. O., S. 115.

³ A. a. O., S. 129.

⁴ Daß von Gustaf im Herbst in Söderköping über den Zug gegen Gotland gesprochen worden ist, geht aus Bemerkungen in verschiedenen Schreiben Bischof Brasks hervor. Daß man ihn schon damals plante, schließe ich aus den Angaben Brasks in jenen Schreiben, wonach er damals bereits dem König für die Expedition eine Unterstützung von über 100 (oder, wie er auch schreibt 110) lötligen Mark Silbers von seiner Domkirche aus gewährte. Vgl. K. Gustaf I.'s Registratur I, S. 305 f., 307; Handl. rör. Skand. Hist. XIII, S. 39, XVIII, S. 225, 234.

⁵ Der Tag in Söderköping dauerte von Okt. 11 an ungefähr eine Woche, Svenska Riksdagsakter jämte andra handlingar som höra till statsförfattningens historia I, 1, utgifven af Emil Hildebrand och Oscar Alin, S. 12. Damals bereits war die erste Sept. 18 datierte von Älterleuten und gemeinem Kaufmann zu Lübeck ausgegangene Ankündigung der lübschen Hilfssendung, H.R. VIII, Nr. 566, in Gustafs Händen (sie wurde Okt. 11 empfangen, Nr. 566, Stückbeschreibung). Dieser Brief wird die

ginn des Januar 1524 stattfindende Reichstag beschäftigte sich dann wiederum mit der bedeutsamen Angelegenheit. Aber mancherlei Bedenken ließen es nicht zum festen Entschluß kommen¹. Der endgültige Anstoß dazu sollte von Lübeck ausgehen.

Für das schwedische Reich bedeutete unter den damaligen Verhältnissen eine Wiedergewinnung Gotlands eine äußerst schwierige und keineswegs ungefährliche Aufgabe. Denn die Möglichkeit des Aufkommens neuer Mißhelligkeiten mit Dänemark, vielleicht sogar eines Krieges mit dem Nachbarreich war dadurch mehr als hinreichend gegeben. Es kam hinzu, daß bei der gegenwärtigen Ermattung des Reiches die notwendigen neuen Ausgaben um so schwerer ins Gewicht fallen mußten.

Gustafs erste kriegerische Unternehmungen hatten gewaltige Summen verschlungen. Infolge der Kriegsunterstützungen und vor-

Besprechung über den fraglichen Punkt veranlaßt haben. Ob auch die beiden denselben Gegenstand behandelnden Schreiben Iserhels an Gustaf von Sept. 23 und 26, H.R. VIII, Nr. 571, 576, deren Ankunft unbekannt ist, einen Einfluß auf die Verhandlungen gehabt haben können, lasse ich dahin stehen. Dagegen wird Iserhels Okt. 2 datierte Mitteilung über das Unterbleiben des geplanten Vorhabens, H.R. VIII, Nr. 583, während der Tagung in Söderköping noch nicht im Besitz des Königs gewesen sein. Das hätte nur unter äußerst günstigen Bedingungen der Fall sein können. Die Wahrscheinlichkeit wäre somit vorhanden, daß das spätere Eintreffen dieser letzteren Nachricht Gustaf veranlaßte, den Gedanken an das Unternehmen vorläufig wieder fallen zu lassen.

¹ Nur daß über den Gegenstand verhandelt wurde, scheint festzustehen. Vgl. Svenska Riksdagsakter I, 1, S. 16. Näheres bleibt unsicher. Tegel, a. a. O., S. 81, berichtet, daß auf dem Reichstage in Wadstena der Zug gegen Gotland beschlossen wurde. Ihm folgen hierin u. a. Allen, a. a. O., IV, 2, S. 411 f., Heinrich Handelsmann, Die letzten Zeiten hansischer Übermacht im skandinavischen Norden, S. 132, Schäfer, a. a. O., S. 51. Anzunehmen ist aber, wie auch schon Olof von Dalin, Svea Rikes Historia, III, 1, S. 98, bemerkt, daß auf diesem Reichstage ein bestimmter Beschluß nicht gefaßt wurde, sondern erst die Gesandtschaft Iserhels den Ausschlag gab. Vgl. S. 377 f. Dafür sprechen auch die von Tegel selbst, S. 85, hervorgehobenen schwerwiegenden und durchaus naheliegenden Bedenken Gustafs: die neuen Kriegslasten bei seinen bedeutenden Schulden und die Furcht vor dem Zwist mit Dänemark, die der König bei Iserhels Anwesenheit geltend machte. Der Widerspruch bei Tegel ergibt sich dadurch, daß er diese Bedenken Peder Swart, vgl. Gustaf I.'s krönika, utgifven af G. E. Flemming, S. 79, entnimmt, der aber nicht von einem Reichstagsbeschluß in Wadstena weiß.

geschossenen Soldzahlungen war er bei Lübeck in erhebliche Schuld geraten. Zwar hatte er dem dringenden, namentlich durch Bernt Bomhouwer und Herman Plönnies vertretenen Verlangen entsprechend bereits im Spätsommer 1523 einen Teil abgetragen und die Gläubiger vorläufig zufriedengestellt. Aber selbst dieses war ihm nur durch Aufbringung außerordentlicher Mittel möglich gewesen¹, und der bei weitem größte Teil der Schuld stand noch aus. Naturgemäß wurde der schwedische König dadurch in seiner Bewegungsfreiheit gehemmt. Er geriet in eine starke Abhängigkeit von Lübeck, die man hier auszunutzen verstand.

Gustaf Wasa würde sich zu der neuen, kostenreichen Unternehmung, zumal bei ihrem bedenklichen Charakter, wohl schwerlich entschlossen haben ohne die Ermunterungen der Lübecker und ohne die Gewißheit, an der Stadt einen Rückhalt zu finden. Zwar waren die Aufforderungen von hier seit der im Herbst 1523 erfolgten notgedrungenen Aufgabe der geplanten Mitwirkung verstimmt. Gleich nach dem Anfang des folgenden Jahres setzten sie jedoch von neuem ein.

Der auf dem wendischen Städtetage in Lübeck gegen Ende des Jahres 1523 geäußerte Gedanke², man wolle Gustaf Wasa zur Eroberung Gotlands auffordern lassen, fand seine Verwirklichung durch Entsendung Herman Iserhels. Dieser reiste in den ersten Tagen des Januar 1524 nach Schweden und ist bald nach Beendigung der Tagung in Wadstena im Reiche eingetroffen. Iserhel unternahm seine Reise formell im Auftrage der »gemeinen Kaufleute der Nowgorod- und Stockholmfahrer«. Das ihm von diesen mitgegebene Begleitschreiben vom 5. Januar³ nannte als Zweck seiner Sendung zunächst die Überbringung von Rechnungen über die von den Lübeckern für Gustaf Wasa gemachten Ausgaben. Er sollte den König zur Bezahlung der Rückstände auf-

¹ Über die Geldnot Gustafs und Lübecks Forderungen vgl. H.R. VIII, Nr. 472, S. 422, Anm. 1, Nr. 475, 477, 489, S. 433, Anm. 1 u. 2; A. Falk, Gustaf Vasas utrikes politik med afseende på handeln, S. 37, Anm. 3, erwähnt ein in H.R. VIII nicht angeführtes Schreiben des Lübecker Rates an Gustaf von 1523 Sept. 11, in welchem er sich u. a., vgl. auch ebend. S. 32, Anm. 2, für empfangene Zahlung bedankt.

² Vgl. oben S. 349.

³ H.R. VIII, Nr. 672.

fordern, da dessen bisherige Lieferungen zur Deckung nicht ausreichten. Sodann sprachen die Absender von mündlichen Aufträgen, »de uns to schrivende nicht wolden gefellich zin«. Daß es sich hierbei um eine Angelegenheit von hervorragender Wichtigkeit handelte, geht schon daraus hervor, daß in dem Schreiben dreimal mit Nachdruck auf diese mündlichen Werbungen hingewiesen wurde¹.

Es steht fest, daß Iserhel Gustaf Wasa zum kriegerischen Vorgehen gegen Gotland veranlassen sollte². Ohne Zweifel aber handelte er nicht allein im Interesse und auf Befehl der Kaufleute, die ihn aussandten. Man wird vielmehr annehmen müssen, daß er seine Botschaft mit vollem Einvernehmen des Rates ausrichtete, ja, dieser in erster Linie hinter jenen Aufträgen stand. Zwar fehlen dafür direkte Zeugnisse. Aber beleuchtet schon das erwähnte, auf jenem wendischen Städtetage zum Ausdruck gebrachte Vorhaben die Stellung des Rates, so wird diese noch weiter klar durch Kundgebungen seiner führenden Mitglieder. Daß der Bürgermeister Thomas von Wickede im Februar Gustaf Wasa ermunterte, kriegerisch gegen Gotland vorzugehen, wurde schon vorhin bemerkt. Er bediente sich in seinem Schreiben der Äußerung, er wäre hochehfreut, wenn Gotland an das Reich Schweden käme, wohin es von Rechts wegen gehöre³. Desgleichen gab das einflußreiche Ratsmitglied Bernt Bomhouwer dem König im Mai sein Interesse für das Gelingen des Vorhabens zu erkennen⁴. Schließ-

¹ Nach Handelsmann, a. a. O., S. 131 und 165, reiste Iserhel bereits Ende September 1523 zum ersten Male mit einer Rechnung nach Schweden und wurde dann nochmals eigens, um zum Gotlandszug aufzufordern, nach dort geschickt. Das ist nicht richtig. Das Datum der ersten Abrechnung, wonach Handelsmann zu dem Schluß kommt, H.R. VIII, Nr. 673, § 1 links, bezieht sich nur auf die Zeit ihrer Abfassung, nicht auf die ihrer Übergabe. Iserhel befand sich Anfang Oktober noch in Lübeck, wie sein eigenes an Gustaf Wasa gerichtetes Schreiben, Nr. 583, beweist. Außerdem zeigt der Inhalt seines Begleitschreibens, Nr. 672, klar, daß er im Januar zum ersten Male die Reise unternahm.

² Diese Tatsache an sich, ohne das viele drum und dran, die seit Peder Swart von allen den Gegenstand berührenden Geschichtsschreibern berichtet wird, steht fest. Aus den Beschwerden der schwedischen Gesandten im März 1525 in Segeberg geht zuverlässig hervor, daß Iserhel sich in dem angedeuteten Sinne betätigte. H.R. IX, Nr. 29, §§ 17, 18.

³ H.R. VIII, S. 604, Anm. 1.

⁴ H.R. VIII, Nr. 777.

lich läßt Lübecks Sorge für Gustaf Wasas Unterstützung, sobald es über den Beginn des Unternehmens unterrichtet war, keinen Zweifel darüber, wie die Stadtobrigkeit zu Iserhels Mission stand¹.

Hier ist wohl der Platz, einmal etwas näher einzugehen auf die in der Gotlandfrage gegenüber Schweden beobachtete eigenartige Politik Lübecks, die bereits hinter den früheren schriftlichen Ermunterungen Iserhels und der Kaufleute hervortrat. Gekennzeichnet wurde diese Politik dadurch, daß das amtliche Lübeck Willensäußerungen und Wünsche dem schwedischen König durch Privatpersonen übermitteln ließ. Ein Blick auf den politischen Verkehr, wie er sich bislang zwischen Gustaf Wasa und Lübeck gestaltet hatte, wird neben Grund und Zweck dieser Politik gleichzeitig erkennen lassen, inwiefern Lübeck mit der erwünschten Wirkung rechnen konnte, obwohl es seine Anregungen nicht von maßgebender Stelle ausgehen ließ. Von Bedeutung dabei war es, daß Gustaf Wasa zur Zeit seines Lübecker Aufenthaltes Gelegenheit gehabt hatte, eine Reihe persönlicher Bekanntschaften und freundschaftliche Beziehungen mit Bürgern der Stadt anzuknüpfen.

Als Lübeck zu Beginn des Jahres 1522 auf die Bitten Gustafs um Hilfeleistung, die dieser zuerst an »den Rat und Kaufmann« und dann wiederholt bald an »Bürgermeister und Rat«, bald an »Bürger und Kaufmann« richtete, nach anfänglichem Zögern sich entschloß, den Bitten um Unterstützung Folge zu geben, sich zu einer näheren Verbindung aber nicht entschließen konnte², befand es sich mit Christian II. noch nicht im Kriege. Obgleich man trotz der noch stattfindenden Ausgleichsverhandlungen bereits von der Unvermeidlichkeit des Krieges überzeugt war, so mußte doch die Rücksichtnahme auf Dänemark dem lübischen Rate verbieten, offen von sich aus Gustaf Wasa Kriegsunterstützung gegen Christian zu gewähren. Aber man fand einen Ausweg. Man wußte der Kriegshilfe einen privaten Charakter zu verleihen, indem man die im Mai nach Schweden entsandten zehn Schiffe von Kaufleuten aus den Gustaf Wasa nahestehenden Kreisen ausrüsten ließ. Allerdings hinderte die anwesenden dänischen Gesandten, denen das Vorhaben zur Kenntnis kam, auch dieses Verfahren nicht,

¹ Vgl. unten S. 389.

² H.R. VIII, Nr. 25, § 23; Nr. 57, 61; Nr. 59; Nr. 25, § 23; Nr. 35, § 6, Nr. 95, § 23, Nr. 110, §§ 40, 43, 57, 59, 84; Nr. 95, §§ 87, 88.

ihren Unwillen darüber zu äußern, da es doch »ohne Wissen und Willen des ehrbaren Rates nicht geschehen könne«¹. Entsprechend dem Charakter der Hilfe erfolgte auch ihre Ankündigung an Gustaf von privater Seite². Eine Antwort des Rates auf die Bittgesuche Gustafs ist nicht bekannt³. Gustaf Wasa freilich, der übrigens während der hier in Frage kommenden Zeit dauernd mit dem offiziellen wie mit dem nichtoffiziellen Lübeck in brieflichem Verkehr stand, dankte in diesem Falle, sicherlich nicht ganz korrekt, »Bürgermeister und Rat« für den Empfang der Schiffe⁴.

Nach Ausbruch des Krieges hat sich dann der Lübecker Rat an der Ausrüstung der zweiten Flotte, die im Herbst nach Schweden abging, nicht nur beteiligt, sondern sie auch äußerlich dadurch unter seinem Namen segeln lassen, daß er zwei seiner Ratsmitglieder an ihre Spitze stellte⁵. Damals bestanden nicht mehr die Rücksichten, die Lübeck anfangs zur Wahrnehmung des eigenen Besten auf den angedeuteten Weg wiesen.

Rücksichten anderer Art aber galt es zu nehmen, als sich in Lübeck der Gedanke durchsetzte, sowohl Schonen, nachdem Friedrich bereits mehrfach seine Ansprüche auf dieses Land hatte erkennen lassen⁶, als ebenso Gotland in schwedischem Besitz zu sehen. Der Rat konnte wiederum von sich aus schwerlich ohne Bedenken etwas unternehmen, um derartige Bestrebungen zu fördern. Denn diese liefen den Interessen Dänemarks und damit denen des mit der Stadt verbündeten Friedrich, des neuen dänischen Kronprätendenten, entgegen. Wollte man trotzdem den eigenen Einfluß zur Geltung bringen, so lag es nahe, auf die bereits früher in politischen Angelegenheiten Schweden gegenüber angewandte Gepflogenheit zurückzugreifen und sich wieder der besonders

¹ H.R. VIII, Nr. 110, § 48.

² H.R. VIII, Nr. 120.

³ Daß Gustaf an einer Antwort des Rates lag, zeigt sein besonderes Nachsuchen darum in einem seiner Briefe: »is myne fruntliche bede an juwe ers., j. ers. my mochten hyr laten up scriven ein vullenkamenlick antwerdt«, H.R. VIII, Nr. 57.

⁴ H.R. VIII, Nr. 128; Sverges Traktater med främmande makter, utg. af O. S. Rydberg, IV, S. 24 ff.

⁵ H.R. VIII, Nr. 190, 193 u. a.

⁶ H.R. VIII, Nr. 362, 397, 410, Stückbeschreibung, 412, 450, S. 408, Anm. 1, Nr. 502.

interessierten privaten Kreise und Freunde des schwedischen Königs, eben Iserhels und seiner Genossen, zu bedienen, von denen andererseits kaum anzunehmen ist, daß sie sich selbständig und ohne Befugnis des Rates derartig wichtiger Fragen hätten annehmen können. Die angewandte Form des Verkehrs bedeutete für Gustaf Wasa jetzt nichts Ungewohntes mehr. Dazu aber bekam sie durch ihr vertrauliches und freundschaftliches Gepräge sogar noch einen Vorzug gegenüber der sonst üblichen amtlichen Form, so daß man mit einem nicht minder starken Erfolge rechnen durfte. Ebenso konnte der beim Schwedenkönig genährte Glaube an das Einvernehmen des lübischen Rates mit den übersandten und überbrachten Anträgen nur im Sinne des letzteren sein, da er sich davon eine besonders nachdrückliche Wirkung versprechen durfte. So blieb der Rat vor König Friedrich gedeckt, während er sich andererseits Gustaf Wasa gegenüber nicht verpflichtete und jederzeit seiner Politik eine andere Wendung geben konnte. Wenn Iserhel in einem Schreiben an Gustaf mit Bezug auf die beabsichtigte Kriegsunterstützung für den Zug gegen Gotland die Bemerkung für nötig hielt: »dat sycken rat dar syck nycht gans so grot mede beweret, schut ume sake wyllen¹ (hat seine Gründe)«, so dachte er wohl an die Rücksicht auf das Bündnis mit Friedrich.

Sowohl Dänemark wie auch Schweden gegenüber haben die Lübecker ihre gedeckte Stellung ausgenutzt. In Kopenhagen stellten sie in Abrede, daß der Rat oder der Kaufmann Gustaf zum Vorgehen gegen Gotland aufgefordert habe. Den Abgesandten Schwedens erklärten sie auf deren Vorwürfe im März 1525 in Segeberg, »es sei möglich, daß Herman Iserhel zu dem Zuge gegen Gotland aufgefordert habe, doch er habe dazu in so weitgehendem Maße, wie geschildert, zumal vom Rate, keinen Befehl gehabt²«.

Gustaf Wasa hat die Aufforderungen der Lübecker auch als vom Rate kommend aufgefaßt³. Iserhel aber wird im Namen des lübischen Rates keine irgendwie verbindlichen Erklärungen abgegeben haben. Dafür bietet auch ein vom gleichen Tage wie Iserhels Begleitschreiben datierter Brief Wickedes keinerlei Anhaltspunkte, obwohl der Bürgermeister darin der Gesandtschaft

¹ H.R. VIII, Nr. 571.

² H.R. IX, Nr. 29, § 18.

³ Vgl. S. 382, Anm. 3. H.R. IX, Nr. 29, § 17.

des Kaufmanns gedenkt. Er erwähnte hier nichts über dessen mündliche Aufträge. Doch die Absicht, in ihrem Sinne auf den König einzuwirken, wird man zwischen seinen Zeilen nicht übersehen können, wo er gerade in diesem Augenblick in auffallend breiter Form an Gustaf die Bitte richtete, zum eigenen Nutzen den Kaufmann der Stadt in Schweden mächtig zu erhalten, und ihm versicherte, daß dem Rate die Einigkeit der beiden Nachbarreiche und besonders Gustafs Stellung als mächtiger König am Herzen liege¹.

Da sich die Lübecker wohl nicht ohne Grund hüteten, dem Papier irgend etwas anzuvertrauen, so bleiben im einzelnen Iserhels Aufträge und die Mittel, durch die er ihnen Erfolg verschaffte, unbekannt. Möglich, daß er wieder wie im September 1523 eine Kriegsunterstützung in Aussicht gestellt hat. Denn die Schweden beschwerten sich später, daß sie sechs von Lübeck versprochene Schiffe im Kalmarsund nicht angetroffen hätten². Auf jeden Fall war es Iserhels Bemühungen zu verdanken, daß Gustaf seine Bedenken überwand und zur endgültigen Verwirklichung des Planes schritt, Gotland seinem Reiche durch einen Kriegszug wieder zu gewinnen³.

¹ H.R. VIII, Nr. 671.

² H.R. IX, Nr. 29, § 17.

³ Die vorhandenen Nachrichten über Iserhels Botschaft und über die Mittel, durch die er des Königs Bedenken zu zerstreuen vermochte, überliefern nur die schwedischen Chronisten. Das große Interesse, welches diese hier sichtlich bekunden, kommt allerdings ihrer Glaubhaftigkeit nicht zugute. Ihre Angaben besitzen keinen historischen Wert. Swart, a. a. O., S. 79 ff., berichtet, Iserhel hätte gelobt, 1. die Lübecker würden für viele Jahre einen Aufschub zur Zahlung der Schulden gewähren und keine Zinsen beanspruchen. 2. Ferner wolle Lübeck, wenn Gustaf König Friedrichs Tochter zur Ehe begehre, dahinwirken, daß er Gotland als Mitgift erhalte; zwischen König Friedrich und Lübeck sei darüber bereits verhandelt. 3. Würden aber die Dänen doch schließlich Gotland behalten, so sollten sie die eine Hälfte der Kriegskosten Gustafs ersetzen und die Lübecker die andere. — Als Gustaf dann zusagte, falls er sich auf die Anerbietungen verlassen könne, soll Iserhel seine Vollmacht vorgezeigt und unter Eiden beteuert haben, daß, was er gesagt habe, ihm von seiner Obrigkeit aufgetragen sei und in allen Punkten fest gehalten werde. Gustaf soll darauf um einige Tage Bedenkzeit gebeten haben, bis er dann mehr genötigt und gezwungen dem Drängen der zahlreichen Ratgeber, die das Zögern des

Königs als »Angst« auslegten, nachgegeben habe, doch ohne den Glauben an einen guten Ausgang. Im wesentlichen folgen Tegel, a. a. O., S. 85 f., und die späteren Darstellungen diesen Angaben. Nach Olof Celsius, Konung Gustaf den Förstes Historia, Bd. I, tredje upplagan, Lund 1792, S. 239, hätte Iserhel sogar, indem er »kein Geld sparte«, Volk angeworben, das unter des Königs Fenster eine Kundgebung veranstaltete. — Über die Erstreckung der Schulden berichten auch Huitfeld, a. a. O., S. 1266, und Strelow, a. a. O., S. 244. Abweichend aber von den schwedischen Historikern reden sie von dem Versprechen Lübecks, die Hälfte der Kriegskosten Gustafs tragen zu wollen. Ihnen folgt hierin deutlich, obwohl er Tegel zitiert, L. Holberg, Danmarks Riges Historie, Bd. II, tredje Oplag, Kjöbenhavn 1763, S. 189 f. Diese dänischen Darsteller befinden sich im übrigen in dem Irrtum, daß Iserhels Sendung 1523 erfolgte. — Zu den angedeuteten Angaben ist folgendes zu bemerken: Einen Aufschub zur Bezahlung der bisherigen Schulden kann Iserhel nicht zugesagt haben. Denn bereits 1524 um März 6 überreichte er Gustaf Wasa abermals eine Rechnung, deren Betrag den der zuerst übergebenen sogar überstieg, da noch mehr als vorher Forderungen Lübecker Privatleute mit einbegriffen waren. Vgl. H.R. VIII, Nr. 673, §§ 1—8 links und rechts. Mai 1 haben sich darauf der schwedische Reichsrat und der König verpflichtet, die Hälfte des vom Lübecker Rat und Kaufmann vorgestreckten, von Herman Iserhel zusammengebrachten Geldes nächsten Michaelis und den Rest zu Pfingsten darauf zu bezahlen. Nr. 770. Nochmals erklärte Gustaf Sept. 1 von Malmö aus in einem Schreiben an die Nowgorod- und Stockholmfahrer, daß er sich bemühen wolle, die von Iserhel übergebene Rechnung zu Dank zu begleichen. Gleichzeitig aber fügte er hinzu, daß er daran bislang gehindert sei durch die großen Kosten für den Gotlandszug, zu dem er »uth veler vorvorderinghe eynes er. rades und nicht zuletzt durch die schriftlichen Ermunterungen der Kaufleute, umme heren Severynn szyn roefhues em to vorstoren und to vornichtyghen«, aufgefordert sei, »welcher vorvorderinghe wy eynem er. rade und deme gemeynen koepmanne umme hanthavynghe des gemeynen besten . . . wusten nicht tho weygern ofte to vorseggghen unde hebben an deme deyle neyne weynige geltspydinghe gedan . . .«. H.R. VIII, Nr. 840. Gustaf hat dann später noch mehrmals, nicht, ohne dabei Vorwürfe gegen die Lübecker einzuflechten, dem Gotlandszug die Ursache an dem Ausbleiben der Schulderstattung zugeschrieben, über welche sich die Verhandlungen noch durch viele Jahre hinstreckten. Vgl. darüber Handelmann, a. a. O., S. 165 ff. — Allen, a. a. O., IV, 2, S. 415, der im übrigen auch die Versprechungen in dem Umfange, wie sie Tegel schildert, bezweifelt, nimmt doch als sicher an, daß Iserhel eine Frist von 8 Jahren bis zur Zahlung des Geldes zusagte. Er stützt sich dabei auf die nicht genauer datierte Abschrift eines Briefes Gustafs an Herman Iserhel und

Allerdings ließ sich der König im Februar noch einmal in Verhandlungen mit Severin Norby ein, als dieser sich wohl infolge der Nachrichten über die schwedischen Rüstungen und anscheinend nur, um Zeit zu gewinnen, an Gustaf Wasa wandte¹. Gustaf erklärte sich auch damals noch zum Entgegenkommen bereit, wenn Norby mit sich handeln lasse. Letzterer aber mochte bald deutlich genug erkennen, daß das Vorhaben des Königs, der entschlossen seine Ansprüche auf Gotland geltend machte², nicht mehr aufzuhalten sei. Er sagte deshalb unter dem Vorwande, er könne Gotland nicht verlassen, sein Erscheinen bei einer zunächst von ihm selbst gewünschten Zusammenkunft wieder ab, so daß nichts erreicht wurde³. Trotzdem aber scheint Gustaf im April die Gewinnung Norbys ohne feindliche Maßnahmen nochmals und wieder vergebens versucht zu haben⁴, bevor seine Geduld ganz zu Ende

Lambert Bödecker von 1526, in welchem der König an dieses Versprechen erinnerte. Vgl. Allen, a. a. O., IV, 2, S. 574, Anm. 37. Obgleich durch dieses Schreiben ein Widerspruch entsteht, so vermag es doch die übrigen Beweise dafür, daß ein ausdrückliches Versprechen über längeren Aufschub nicht gegeben wurde, nicht zu entkräften. Dasselbe gilt von einem Ausspruch Gustafs von 1534, in welchem gesagt wird, Iserhel habe gelobt, »daß es mit solchen schulden auff unsere leiderliche und ertregliche Wege sollte gehandelt und auff etzlich jahr die termine erstreckt werden«. Vgl. Falk, a. a. O., S. 38, Anm. 1, der gleichfalls den angedeuteten Standpunkt vertritt. Der zweite ein wenig märchenhaft klingende Punkt in Iserhels angeblichen Versprechungen, der die Heirat Gustafs betrifft, hängt nicht so ganz in der Luft, wie man zunächst glauben möchte. Eine Spur von Gustafs Bewerbung um eine dänische Prinzessin, die Handelsmann, a. a. O., S. 270, Anm. 46, noch nicht fand, ist vorhanden. Es handelte sich um Friedrichs Tochter Dorothea, und ein Lübecker, Johann Sasse, hatte von Gustaf Auftrag, hier den Brautwerber zu spielen. Vgl. Handl. rör. Skand. Hist. XXXVIII, S. 34; Allen, a. a. O., IV, 2, S. 342, V, S. 236. Gustaf Wasa hat auch später noch den Lübeckern den Vorwurf gemacht, sie hätten ihr Versprechen, ihm zu einer dänischen Heirat zu verhelfen, nicht gehalten. Vgl. Handelsmann, a. a. O., S. 270, Anm. 46. — Gar keine Anhaltspunkte lassen sich für den dritten Punkt der angeblichen Zusicherungen finden.

¹ H.R. VIII, Nr. 700.

² H.R. VIII, Nr. 703.

³ K. Gustaf I.'s Registratur I, S. 211 f., 219 f.; Allen, a. a. O., IV, 2, S. 417.

⁴ Ein Brief Brasks von April 13 enthält die Bemerkung, daß »in diesen Tagen« Germundus, der an Severin geschickte Bote des Königs,

ging. Denn als nun wenig später der dänische Reichsrat ungefähr gleichzeitig wie bei Lübeck beim schwedischen König um Geleit für Norby zwecks der in Kopenhagen geplanten gütlichen Einigung anhielt, wurde das Ersuchen abschlägig beschieden. Denselben Erfolg hatte eine spätere Bitte gleichen Inhalts, die König Friedrich selbst an Gustaf Wasa richtete. Dieser gab zu erkennen, daß er aus den ins Auge gefaßten Verhandlungen für sich selbst keine Vorteile erwarte. Er begründete seine Weigerung in scharfen Wendungen gegen Norby, auf dessen Versprechungen nach den bisherigen Erfahrungen kein Verlaß sei. Zudem aber erklärte er, daß er seine damals bereits gegen Norby unterwegs befindlichen Streitkräfte nicht vergebens ausgesandt haben wolle¹.

Nachdem in Schweden einmal der feste Entschluß zur Eroberung Gotlands gefaßt war, wurden die dazu nötigen Vorbereitungen mit großem Eifer getroffen. Hauptaufgabe bildete die Aufbringung der notwendigen Mittel, die sich nur durch Heranziehung außerordentlicher Hilfsquellen bewerkstelligen ließ. Gustaf verließ sich dabei vorwiegend auf den Reichsrat und alle diejenigen in seinem Reiche, die ihm zu dem Unternehmen geraten hatten. Der eifrigsten einer war der persönlich stark interessierte Bischof Brask von Linköping gewesen, zu dessen Stift Gotland gehörte. An ihn wandte sich der König zuerst mit der Bitte um Unterstützung, indem er hervorhob, daß der Bischof eigentlich dieselben Kosten wie die Krone zu tragen hätte, da ein Gelingen des Planes ihm den gleichen Vorteil bringen würde. Wohl versprach Brask seine Beihilfe, doch verwahrte er sich gegen die besonders vom König verlangte persönliche Hilfe, die er viel lieber auf die Kirchen in seinem Bistum abgewälzt hätte. Das aber entsprach keineswegs dem Wunsche des Königs. Es bedurfte erst anhaltender Forderungen Gustafs, in denen seine Verstimmung über das Verhalten

zurückgekehrt sei. Mit welchen Nachrichten, wußte er nicht. Vgl. Handl. rör. Skand. Hist. XVIII, S. 221. Es könnte sich hier um einen nochmaligen Versuch Gustafs handeln, sonst müßten sich die schon vor Mitte Februar von Norby angeknüpften schriftlichen Verhandlungen, im Verlauf derer der König bereits Febr. 16, H.R. VIII, Nr. 703, Norby eine bestimmt gehaltene Antwort gab, solange hingezogen haben.

¹ K. Gustaf I.'s Registratur I, S. 211 f., 219 f.

des Bischofs zum Ausdruck kam, bis Brask schließlich im April ihm sein Kriegsvolk zustellte¹.

Größeres Entgegenkommen fand Gustaf Wasa bei den upländischen Kirchenprälaten, den Bischöfen von Upsala, Strengnäs und Westerås, die er Ende Februar in Stockholm versammelte. Gelegentlich der hier stattfindenden Verhandlungen über die Beschaffung der Mittel für die Gotlandexpedition ließ der König besonders erkennen, welche ungeheure Bedeutung für das Reich er der Rückeroberung der Insel beimaß. Er erblickte in ihr geradezu eine nationale Tat. Dem entsprach ganz die Begeisterung und die freudige Bereitwilligkeit, welche zur größten Freude des Königs diese Bischöfe seinen Wünschen gegenüber bekundeten. Sie waren bereit, alles zu opfern².

¹ Über die andauernden Aufforderungen zur Hilfeleistung, die Gustaf an Brask ergehen ließ und dessen Antworten vgl. *Handl. rör. Skand. Hist.* XIII, S. 33 f., XVII, S. 196; K. Gustaf I.'s Registratur I, S. 189 f., 192 f., 196 f., 207, 208, 223 f., 231 ff., 301 f., 304 ff., 306 ff. Brask brachte andern gegenüber seinen Unwillen über den König zum Ausdruck. Vgl. *Handl. rör. Skand. Hist.* XIII, S. 37 ff., 48 ff., XVIII, S. 223 ff., 230 ff., 234.

² Den Wert Gotlands in Gustafs Augen und die auf der Tagung herrschende Stimmung kennzeichnet der Bericht der anwesenden Bischöfe an Brask, dem sie schrieben: »*Maiestas regia . . . nobis extremam necessitatem regni circa negotium recuperandi Gotlandiam exposuit, asserens, prout etiam nobis compertissimum erat, coronam regni a magna sui integritate, nisi illa insula rediret, deficere, nec Suecie incolas inimicorum suorum jugum a cervicibus suis plene excussisse, donec eadem terra subacta fuerit, a qua tribulatio et extrema pernicies ipsis procul dubio inferri posset, prout jam plurimis retroactis annis continue irrogata est. Requisivit tandem nos Maiestas sua monuitque per fidem et amorem, quem ipsi et patrie deberemus, ut nostrum consilium et opem in re tam ardua accomodaremus. Swasimus uno ore et uno animo occasionem potiende terre illius prosequendam omnemque assistenciam nobis quocumque ingenio possibilem Maiestati eius promisimus, nec volumus in negotio tam necessario, in cuius prospero successu perfecta pax regni et ecclesie Svecane constituta est, parcere rebus nostris et ecclesiarum nostrarum*«. Damit forderten sie Brask auf, ein Gleiches zu tun. Dessen zustimmende Antwort vgl. *Handl. rör. Skand. Hist.* XVII, S. 201 f. Noch ein anderes Schreiben, wonach sie versprochen haben »*quidquid residuum fuerit in abditis ecclesiarum pro auxilio contribuere*, vgl. *Svenska Riksdagsakter* I, 1, S. 19 f., bezeugt die Opferwilligkeit dieser Bischöfe.

Auch sonst war jede Hilfsquelle willkommen. Von der Äbtissin in Wadstena wurde alles vorhandene Silber, die größten Kostbarkeiten nicht ausgenommen, für den geplanten Kriegszug erbeten, wobei ihr als Pfand ein Lehen der Krone angeboten wurde¹. Bei Bürgern des Reiches wurden Anleihen in Geld und Waren erhoben². Auch seine eigenen Schätze soll der König nicht geschont haben³. In Stockholm und Upsala ging man eiligst daran, das so beschaffte Silber zur Soldmünze für die Kriegsknechte zu verarbeiten⁴.

Allen, a. a. O., IV, 2, S. 415 f. übertreibt und zeichnet ein falsches Bild, wenn er im Anschluß an die neue Inanspruchnahme der Bischöfe für den Gotlandszug, vgl. aber dazu diese S., Anm. 4, und auf Grund der wenig bereitwilligen Haltung Brasks nur von ihrer nahen Verzweiflung über des Königs Forderungen redet. Die angeführten Zeugnisse, die für einen Teil derselben das gerade Gegenteil beweisen, übersieht er gänzlich.

¹ K. Gustaf I.'s Registratur I, S. 191 f.

² A. a. O., S. 209 f., 224 f.

³ Swart, a. a. O., S. 81.

⁴ K. Gustaf I.'s Registratur I, S. 223. Daß Gustaf Wasa für sein Unternehmen eine neue Silbersteuer von den Kirchen, Klöstern, Domkapiteln und den Einnahmen der Bischöfe verlangte, wie Allen, a. a. O., IV, 2, S. 415, ausführt — es wäre nach ihm die dritte dieser Art in den beiden letzten Jahren gewesen — läßt sich in dieser Form nicht nachweisen. Mehr als im Text angedeutet wird, kann man über die Art der Aufbringung der Mittel nicht sagen. Allen selbst bleibt den Beleg für seine Angaben schuldig. Sehr wahrscheinlich hat er hier das Schreiben Gustafs an Brask von 1524 Mai 9 im Auge gehabt. Aus seiner Aufzählung: Kirchen, Klöster usw., die sich nur hier so findet, scheint mir das zweifellos hervorzugehen. Vgl. K. Gustaf I.'s Registratur I, S. 223. Allerdings redet auch das diesem Brief vorangestellte Regest von einer neuen Silbersteuer. Auch diese Angabe ist mit zu berichtigen. — Zunächst handelt es sich in dem fraglichen Brief nur um Brasks Stift, sodann bei den Forderungen des Königs um zwei verschiedene Dinge. Erstens wird betroffen die allgemeine, auch H.R. VIII, S. 422, Anm. 1 angeführte Ausschreibung des Königs an Kirchen und Klöster im Reich, die 1523 Juni 29 vom Tage in Stockholm ausging, vgl. K. Gustaf I.'s Registratur I, S. 100, 125 ff.; Svenska Riksdagsakter I, S. 8, 10 f., und namentlich zwecks Befriedigung der ersten dringenden Forderungen Lübecks erfolgte. Brask war mit dieser Steuer aus seinem Bistum rückständig geblieben und bereits mehrfach daran erinnert worden. Vgl. K. Gustaf I.'s Registratur I, S. 115, 190; dazu auch S. 231. In dem in Frage stehenden Brief wurden die früheren Mahnungen

Gustaf Wasa soll an Truppen, abgesehen von dem Schiffsvolk, gegen 8000 Mann für das Unternehmen zusammengebracht haben¹. Es ist nicht ausgeschlossen, daß bei der Wahl des Führers, dem er diese Kriegsmacht unterstellte, der früher von Lübeck geäußerte Wunsch² maßgebend wurde. Der König ernannte nämlich den deutschen Ritter Bernt von Melen, der im Sommer 1521 aus Christians II. Diensten zu Gustaf übergegangen war, mit Übergehung aller schwedischen Kriegsleute zum »Oberhauptmann, Admiral und Feldherrn«³. Gustaf selbst begab sich Anfang Mai mit der Flotte von Stockholm nach Kalmar, wo Land- und Seemacht sich sammelten⁴.

In Kalmar wurden auch von Lübeck Schiffe mit Waren erwartet. Von einer kriegerischen Hilfeleistung, auch wenn Iserhel eine solche in Aussicht gestellt haben sollte, wurde in Lübeck jetzt abgesehen. Kort König aber, einer der mit Gustaf befreund-

wiederholt, — Teckis eder nogen deel tiit sende vtj sølffuer vtaff edert stikt clercherii kyrker oc biscoptsstool Som vi förre pa æskad haffue oc som andere stickts prelater veluulilige giort haffue oc ænw göra huad the göra och förmage . . . — da der König jetzt für den begonnenen Zug notwendig Geld brauche. Der Bischof stieß aber bei der Eintreibung auf Schwierigkeiten, deren Ursache er auch dem Verhalten des Königs mit zuschob. Vgl. K. Gustaf I.'s Registratur I, S. 302, 305, 306, 307. Schließlich erklärte er, daß es ihm unmöglich sei, in seinem Stift die Steuer aufzubringen und bat, dafür mit Ochsen bezahlen zu dürfen. Ebenda S. 308. — Zweitens handelt es sich bei dem Beitrag aus den Bischofseinnahmen — teslikis (wonnsetning) aff biscopstolen j Linchepungh — im Gegensatz zu Gustafs übrigen Ansprüchen aus dem Bistum um eine speziell für den Gotlandszug von Brask erwartete Hilfe, um welche auch nicht jetzt zuerst ersucht, sondern eine frühere Bitte wiederholt wurde. Vgl. K. Gustafs I.'s Registratur I, S. 190, 196.

¹ Über das in Östergötland für die Gotlandexpedition erlassene Aufgebot des Königs an Reichsrat, Adel und Kaufstädte zur Stellung der ihnen zukommenden Knechte oder Ablösung der Verpflichtungen durch Geld vgl. K. Gustaf I.'s Registratur I, S. 193 ff.; für die sonstigen Maßnahmen vgl. Swart, a. a. O., S. 81; Tegel, a. a. O., S. 86 f.

² Vgl. oben S. 351.

³ K. Gustaf I.'s Registratur I, S. 218 f.

⁴ A. a. O., S. 223. Bischof Brask ordnete in seinen Kirchen Gebete an für den Sieg des Königs, vgl. Handl. rör. Skand. Hist. XVIII, S. 225 ff., und verfolgte mit Interesse den weiteren Verlauf des Unternehmens. Vgl. Handl. rör. Skand. Hist. XVIII, S. 237, XIII, S. 55.

deten Lübecker Kaufleute, hatte Ende März die Übersendung von zehn oder zwölf Schiffen nach Kalmar versprochen. Diese sollten sich zwar am Angriff auf Gotland beteiligen, darauf aber ihre mitgeführten Waren in Schweden absetzen. Es wurde ausdrücklich betont, daß sie außer der notwendigen Schiffsbesatzung kein Volk mit sich führen sollten¹. Allem Anschein nach sind diese Schiffe nicht zur Stelle gewesen. Dagegen sind Ende Mai dreizehn Schiffe mit Proviant und Kaufmannsgütern von Lübeck nach Gotland abgegangen, noch bevor Gustafs Bitte um Zufuhr dorthin in der Stadt eingetroffen war². Die Lübecker baten auch Danzig, nach Gotland Proviant zu führen³.

Die schwedische Expedition brach am 14. Mai von Kalmar auf⁴ und landete am 20. dieses Monats ohne Widerstand auf Gotland. Ehe Severin Norby überhaupt davon Kenntnis erhielt, wurden fünf Kirchspiele besetzt⁵. Wie man erwarten konnte, trat das Landvolk sogleich zu den Angreifern über⁶, deren Übermacht auch die Besitznahme des gesamten offenen Landes ein Leichtes wurde. Doch damit war noch nichts gewonnen. Stadt und Schloß Wisby leisteten heftigen Widerstand⁷.

Über den Verlauf der sofort begonnenen Belagerung sind nur unvollständige und stark verwirrte Nachrichten erhalten. Daß von Anfang an die Möglichkeit, irgend etwas Nennenswertes auszurichten, gering war, lag wohl vorwiegend an der gesicherten Stellung Norbys. Seine Widerstandskraft stärkte fraglos auch die lange Zeit geleistete heimliche Unterstützung von Kopenhagen aus, durch die seine zeitweilig hoffnungslose Lage wesentlich gebessert sein wird.

Auf schwedischer Seite kamen zu der an sich nicht leichten

¹ H.R. VIII, Nr. 727.

² H.R. VIII, Nr. 793, §§ 41, 42, Nr. 779.

³ H.R. VIII, Nr. 793, § 41.

⁴ Handl. rör. Skand. Hist. XIII, S. 48, XVIII, S. 230.

⁵ H.R. VIII, Nr. 779, 793, § 41.

⁶ K. Gustaf I's Registratur I, S. 230.

⁷ Vgl. zu dem Folgenden E. Hildebrand, Gustaf Vasa och Berend von Melen. Historisk Tidskrift utg. af Svenska Hist. Fören. Årg. 21. 1901, S. 250 ff. Die verschiedenen vorhandenen Berichte über die Ereignisse auf Gotland während der Belagerung sind hier zusammengestellt.

Aufgabe noch Schwierigkeiten mit dem eigenen Kriegsvolk. Außerdem gelang es Norby im Juni, von einem schwedischen Hilfgeschwader, das Kriegsmaterial für die Belagerung brachte, ein die ganze Munition enthaltendes Transportschiff zu nehmen. Auf diese Weise erhielten die Schweden wohl Belagerungsgeschütze, während Pulver und Kugeln fehlten und erst aus Deutschland beschafft werden mußten.

Braucht man Melen keine Schuld an diesen Vorkommnissen zuzuschreiben, so scheint er doch sonst das in ihn gesetzte Vertrauen keineswegs gerechtfertigt zu haben. Inwieweit die Angaben auf Wahrheit beruhen, die ihn einer verräterischen Verbindung mit dem Gegner beschuldigen, Angaben, die unter anderem zu berichten wissen, daß er in Wisby mit Norby »bankettierte« und Pate dessen unehelicher Tochter wurde, läßt sich allerdings nicht feststellen.

Die Gotlandexpedition für sich betrachtet bedeutete einen völligen Mißerfolg Schwedens. Vielleicht war sie doch nicht ausreichend vorbereitet. Die großen Anstrengungen und Kosten waren vergebens aufgewandt. Die Wisborg hielt der mehr als dreimonatigen Belagerung stand. Indessen sollte auch die vorläufige Entscheidung über das Schicksal der Insel nicht auf dieser selbst fallen.

Schon zu Anfang des schwedischen Unternehmens bahnte sich eine ganz neue Lage an. Beim Herannahen der feindlichen Kriegsmacht unternahm Norby den Schritt, den er sich als letzten Ausweg vorbehalten hatte. Am 17. Mai ließ er sich in Kopenhagen nach den Bedingungen erkundigen, unter welchen er Gotland an Dänemark übergeben könne¹. König und Reichsrat antworteten umgehend. Sie versprachen ihm Gotland unter den gleichen Bedingungen, unter denen er es von Christian besaß, das heißt als lebenslängliches Lehen. Zur Vollziehung der Übergabe sollte er selbst erscheinen oder sich vertreten lassen. Zugleich wurde ihm mitgeteilt, daß mit Lübeck und den wendischen Städten

¹ Diese Angabe finde ich nur bei Allen, a. a. O., IV, 2, S. 419. Ist das von ihm genannte Datum, Mai 17, richtig, dann hat Norby sich noch vor der schwedischen Landung und nicht gleich nach derselben, wie Allen glaubt, zu dem entscheidenden Schritt entschlossen. Vgl. H.R. VIII, Nr. 793, § 41, Nr. 779.

über Geleit für ihn verhandelt würde, und daß die Bemühungen darum auf dem bevorstehenden Herrentage in Kopenhagen bei Lübecks und Hamburgs Ratssendeboten fortgesetzt werden sollten. Angeschlossen wurde wiederum die Aufforderung, die wendischen Städte und Danzig zur See in Frieden zu lassen¹.

Am 12. Juni entsandte Severin die eigenen Bedingungen durch seinen Futtermarschall Otto Andersen. Diesem gab er Vollmacht zur Vornahme der Änderungen und zum Empfang des Schloßglaubens von Friedrich und dem Reichsrat. Norby bedang sich unter anderm die Rückerstattung der während des Krieges an sein Kriegsvolk geleisteten Soldzahlungen aus. Sodann sollte die dänische Regierung für ihn mit Lübeck und den wendischen Städten einen Frieden vermitteln, nach welchem alle Ansprüche wegen der gegenseitigen Schädigungen seit der Zeit seiner Belagerung mit Gotland abgetan sein sollten. Schließlich verlangte er Entsatz von Dänemark zur Vertreibung der Feinde von der Insel.

König Friedrich und dem Reichsrat konnte nichts willkommener sein als der Übertritt Norbys. Sie betrachteten ihn von nun an als dänischen Untertan und Gotland als einen Teil des dänischen Reiches².

Formell ließen sich anfangs von dänischer Seite gegen Gustafs Vorstoß Gründe nicht geltend machen. Denn Severin Norby war als Anhänger Christians II. Feind des schwedischen Reiches. Im weiteren Verlauf war es Gustaf Wasa nicht mehr zu verdenken, daß er keine Notiz nahm von den Veränderungen, die sich erst vollzogen, während seine Truppen bereits vor Wisby lagen. Aber die schon bei der anfänglichen Lage bestehende Gefahr eines Konfliktes der Reiche Dänemark und Schweden schien jetzt unvermeidlich zu werden. Einen besonders bedenklichen Charakter erhielt die neue Streitfrage dadurch, daß sie zu den im Verhältnis der beiden Reiche zueinander bereits bestehenden Differenzen als die empfindlichste hinzutrat.

Den Hauptanlaß zu der schon herrschenden Verstimmung hatte Gustaf Wasa gegeben. Es erregte starkes Mißfallen in Dänemark, daß er bei seinem Trachten nach dauernden Landerwerbungen

¹ Vgl. Allen, a. a. O., IV, 2, S. 419; H.R. VIII, Nr. 784, S. 665, Anm. 2.

² Vgl. Allen, a. a. O., IV, 2, S. 420; Huitfeldt, a. a. O., S. 1267 f.; Strelow, a. a. O., S. 245 ff.; H.R. VIII, Nr. 807.

keine Miene machte, den Besitz der von ihm eingenommenen norwegischen Landschaft Wigen und des dänischen Bleking wieder aufzugeben. Seit einiger Zeit bemühte man sich vergebens, eine Zusammenkunft zustande zu bringen, um die gegenseitigen Streitpunkte abzutun. Dänischerseits wurde zuletzt, zu einer Zeit, als gegen Gotland noch nichts unternommen war, vorgeschlagen, die angeregten Unterhandlungen mit dem zu Pfingsten in Kopenhagen in Aussicht genommenen Reichstage zu vereinigen, zu dem auch die wendischen Städte erwartet wurden¹. Gustaf Wasa erhielt dazu seine Einladung Mitte Februar². Er wollte sein Erscheinen von Lübecks Meinung abhängig machen³, war aber anfangs einem persönlichen Zusammentreffen mit König Friedrich nicht abgeneigt⁴. Später jedoch, als die Kopenhagener Tagung hinausgeschoben werden mußte, gab er seine Beteiligung an dieser aus verschiedenen Gründen, die ihn gegen Dänemark mit Mißtrauen erfüllten, nicht nur auf, sondern berief selbst für den 17. Juli nach Jönköping eine Versammlung seiner Reichsräte, zu der er auch die beiden für den Reichstag in Kopenhagen bestimmten lübischen Ratssendeboten zu erscheinen bat⁵. Bischof Brask hatte von Anfang an dem schwedischen König von der Teilnahme an der Konferenz in Kopenhagen abgeraten, da nach seinem Dafürhalten Friedrich nur den geplanten Gotlandszug zu hindern beabsichtigte⁶.

Als durch den schwedischen Angriff auf Gotland inzwischen die vorhandene Spannung ihren Höhepunkt erreicht hatte und offene Feindseligkeiten auszubrechen drohten, gelang es Lübeck als Führerin der im Kriege verbündeten Hansestädte, sich ins Mittel zu legen und die im Entstehen begriffene Gefahr zu beseitigen. Den Lübeckern konnte am wenigsten mit einem

¹ H.R. VIII, Nr. 690, 698, 714, §§ 16, 18, Nr. 795.

² H.R. VIII, Nr. 701.

³ H.R. VIII, Nr. 725; K. Gustaf I.'s Registratur I, S. 201.

⁴ H.R. VIII, Nr. 780. Die Lübecker richteten sich deshalb bereits Anfang Juni zu einem längeren Aufenthalt an der Grenze zu Verhandlungen mit Gustaf Wasa ein — »de villichte persoenlick up der grentzen sien wert« —. Vgl. dort Nr. 793, § 28, S. 687, Anm. 2, Nr. 798.

⁵ Svenska Riksdagsakter I, 1, S. 21; H.R. VIII, Nr. 811, § 42.

⁶ K. Gustaf I.'s Registratur I, S. 304 f.

Kriege der beiden Reiche gegeneinander gedient sein, da ein solcher vor allem dem vertriebenen König zugute gekommen wäre und leicht die bisherigen Errungenschaften in Frage gestellt hätte.

Einer dänischen Gesandtschaft, die in Lübeck Stimmung gegen Schweden erwecken sollte, damit Gustaf Wasa zum Aufgeben Gotlands veranlaßt würde, bedurfte es nicht mehr¹, als die zu dem Reichstage entsandten Bevollmächtigten Lübecks zwar verspätet, doch gerade im richtigen Moment in Kopenhagen eintrafen. Als solche erschienen Ende Juni, als die übrigen hansischen Sendeboten zum Teil schon anwesend waren, Thomas von Wickede und Bernt Bomhouwer mit dem Sekretär Paul vom Velde². Sie wurden bereits mit Ungeduld erwartet. Die beiden ersteren repräsentierten Persönlichkeiten von hervorragenden und bewährten Fähigkeiten. Sie verfügten in Lübeck über einen bedeutenden Einfluß. Dem Bürgermeister Thomas von Wickede

¹ Zu Allen, a. a. O., IV, 2, S. 424 ff., der diese Gesandtschaft annimmt, vgl. Schäfer, a. a. O., S. 55, Anm. 2, der darauf hinweist, daß sie nicht stattgefunden hat; vgl. auch H.R. VIII, S. 868, Anm. 3. Ganz richtig läßt sich wohl sagen, daß sie ausgesandt, aber wieder zurückberufen wurde. Denn offenbar aus dem Grunde hat Ambrosius Storm in seinem Bericht die Mitteilung gestrichen, wonach Juni 22 — Allen glaubte Anfang Juli — Albert Jepsen nach Lübeck abgefertigt wurde. Vgl. H.R. VIII, S. 766, Fußnote i. Es war derselbe Tag, an welchem Norbys Futtermarschall in Kopenhagen eintraf, um Gotland zu übergeben. Nr. 812, § 6. Da die undatierte Instruktion für die vorgesehene Gesandtschaft die Ankunft von Norbys Boten erwähnt, vgl. 834, § 4, so ist sie auf Juni 22 zu datieren. Der Inhalt der Instruktion entspricht dem, was den Lübeckern in Kopenhagen vorgetragen wurde. — Die sich auf Huitfeldts Nachrichten gründende Darstellung der Verhandlungen in Kopenhagen und Malmö von Allen, a. a. O., IV, 2, S. 424 ff., ist bereits von Schäfer, a. a. O., S. 53 ff. auf Grund des Berichtes vom Lübecker Sekretär Paul vom Velde, jetzt H.R. VIII, Nr. 811, für unbrauchbar erklärt und vielfach berichtigt worden, worauf ich hiermit verweise. Der Veldes Bericht in vielen Punkten ergänzende, weit ausführlichere aus der ebenso gewandten wie fleißigen Feder des Danziger Sekretärs Ambrosius Storm, H.R. VIII, Nr. 812, ist von Schäfer noch nicht benutzt worden.

² Über die Reise der Lübecker mit ihren Verzögerungen vgl. H.R. VIII, Nr. 811, §§ 1—13, Nr. 812, § 13. Außer ihnen waren vertreten Hamburg, Rostock, Stralsund und Danzig. Nr. 812, §§ 21, 24. Wismar blieb fern wegen innerer Unruhen. Nr. 811, § 5.

wird man für jene Zeit ohne Frage den ersten Platz in seiner Vaterstadt zuerkennen müssen. Sein Ansehen ging aber auch weit über deren Grenzen hinaus¹. In seiner Hand vereinigten sich die vielfach verwickelten Fäden der lübischen Politik in jener bewegten Zeit. Die Lübecker brachten durch Entsendung dieser beiden Männer zum Ausdruck, welches Gewicht sie den bevorstehenden Verhandlungen beimaßen. Gelegentlich der bedeutungsvollen Tagung hinwiederum bot sich Gelegenheit genug, darzutun, daß diese hansischen Politiker in der Tat den schwierigsten Anforderungen gewachsen waren.

Von allen der Erledigung harrenden Fragen war im Augenblick der Ankunft der Lübecker am brennendsten die gotländische. Mit ihrer Erörterung wurde nach Eintreffen der Gesandten keinen Moment gezögert. In zwei kurz aufeinanderfolgenden Audienzen, die beim König unter Beisitz der Reichsräte stattfanden, wurde dringend angehalten um den Rat und das Eingreifen Lübecks. Die dabei hervortretende Verstimmung der Dänen über die durch Besetzung Wigens und Blekings begonnene Verstümmelung des Reiches überhaupt — auch die Einnahme Bornholms durch die Lübecker wurde dazu gerechnet² — bildete den Grundton, der für ihre Stellungnahme in der Gotlandfrage die hier an den Tag gelegte Zähigkeit und Bestimmtheit hergab.

Wie weit Lübeck zur Schaffung der augenblicklich kritischen Lage beigetragen hatte durch seine Politik in der gotländischen Angelegenheit, wurde bereits gezeigt. Ein Rückblick läßt erkennen, wie Lübeck seit Anbeginn, je nach den Verhältnissen, auf verschiedenen Wegen zielbewußt bestrebt war, Gotland dem dänischen Besitz zu entziehen. Anfangs beabsichtigte es, die Insel in die Hand Schwedens zu bringen. Sodann, vielleicht ausschließlich in der Erkenntnis der dabei zu erwartenden Schwierigkeiten, hatte es bereits zweimal den Versuch gemacht, sich mit Zustimmung Dänemarks, wenigstens für eine Zeitlang, selbst in den Besitz der Insel zu setzen. Als dann Dänemark die gehegten Erwartungen nicht erfüllte, setzte Lübeck seine Hoffnung wieder auf Schweden, das es sich gleichsam in Reserve hielt. Es sah zu,

¹ Vgl. z. B. H.R. VIII, Nr. 811, §§ 87, 88.

² H.R. VIII, Nr. 812, § 6, Nr. 834, § 7.

wie dieses den Anstoß gab zu dem gegenwärtigen Konflikt, den Lübeck für sich auszunutzen gedachte. Dafür war jetzt der Zeitpunkt eingetreten, als die Lübecker kraft ihrer Vermittlerrolle die verwickelten Verhältnisse wieder zu entwirren, zwischen den beiden aneinander geratenen Reichen den Ausgleich herzustellen und damit den Frieden zu erhalten hatten, der für sie selbst ein notwendiges Erfordernis bedeutete. Schon ihr erstes Auftreten bewies, daß sie gewillt waren, bei der Erledigung ihrer Aufgaben durchaus die Richtlinie ihrer vorherigen, auf ihre eigenen Interessen abzielenden Politik weiter zu verfolgen.

Die Dänen sprachen dem schwedischen Angriff auf Gotland als auf einen Teil des Reiches jegliche Berechtigung ab, zumal jetzt die Insel durch Norby an König Friedrich übertragen sei. Nur in Erwartung der lübischen Gesandten und im Vertrauen auf deren Vermittlung erklärten sie die eigene Zurückweisung der Schweden mit Waffengewalt bisher aufgeschoben zu haben¹. Nach Räumung der Insel wollten sie bereit sein, über etwaige Ansprüche Schwedens an das Land eine rechtliche Entscheidung herbeiführen zu lassen. Dann sollte auch Norby sich zu Recht stellen. Den Lübeckern wurde die zuversichtliche Erwartung geäußert, daß sie zur Verhütung des Krieges neben Friedrich die Schweden veranlassen würden, Gotland und die übrigen besetzten Gebiete zu verlassen und an den dänischen König abzutreten². Von ihrem damit gekennzeichneten Standpunkt wichen die Dänen bei den folgenden, auch unter Beteiligung der übrigen städtischen Ratsendeboten abgehaltenen Beratungen keinen Schritt zurück³.

Auf die unveränderten Forderungen Dänemarks einzugehen, lag natürlich den Lübeckern völlig fern. Einmal hätten sie damit ihr Ziel, zu dessen Erreichung sie seit einiger Zeit die größten Anstrengungen machten, gänzlich aufgegeben. Dieser Umstand war schon ausschlaggebend. Sodann aber würde ein Eingreifen, wie es die Dänen verlangten, allzusehr in Widerspruch gestanden haben mit Lübecks bisherigem Verhältnis zu Gustaf Wasa, der doch erst im festen Vertrauen auf die bedingungslose Zustimmung

¹ Schiffe zur Entsetzung Norbys wurden bereits vor Beginn der Verhandlungen zugerüstet. H.R. VIII, Nr. 812, § 6.

² H.R. VIII, Nr. 811, §§ 17, 21, 22, Nr. 812, § 29.

³ H.R. VIII, Nr. 811, § 41, Nr. 812, § 44.

der Stadt zu seinem Unternehmen an dieses selbst herangetreten war. Bei allem Einfluß, den man sich zutraute, hätte ein derartig schroffer Umschlag eine Gefährdung der bisherigen guten Beziehungen zum Schwedenreich in sich geborgen, deren künftige Aufrechterhaltung doch den Lübeckern dringend erwünscht sein mußte. Aus dieser Erwägung heraus ergab sich der zweite Gesichtspunkt für die Stellungnahme der Stadt bei der in Aussicht genommenen Versöhnung. Den dritten bildete ihr ebenso natürliches Streben nach Erhaltung der unverminderten Freundschaft zu dem Reiche Friedrichs I. Der Augenblick erforderte mehr Rücksichtnahme auf Dänemark als auf Schweden. Dementsprechend gestaltete sich das Verhalten der Lübecker bei den nun folgenden Verhandlungen.

Dem Verlangen der Dänen begegneten sie mit Einwänden. Sie erklärten, es stände ihnen nicht zu und sie hätten keinen Auftrag, Gustaf Wasa die Einstellung seiner kriegerischen Maßnahmen zu gebieten. Die Schuld an der gegenwärtigen Lage schoben sie jenen zu wegen ihres Zögerns und Nachgebens gegenüber Norby. Mit Dreistigkeit behaupteten sie, daß ihr Rat und ihre Kaufmannschaft dem schwedischen Angriff fernständen, obwohl sie auch im andern Fall kein Unrecht getan haben würden. Ihr vorläufiges Entgegenkommen beschränkte sich nur auf die Zusage ihrer Bemühungen um das Zustandekommen einer persönlichen Zusammenkunft beider Könige. Mit dem Vorschlag aber, man möge ihnen eine Zeitlang Gotland überlassen, damit sie inzwischen beide Könige vergleichen könnten¹, steuerten sie sofort in den alten Kurs und deuteten an, wodurch sie sich zu weiterem gewinnen lassen würden.

Dieser Vorschlag fand allerdings auch kein Gehör. Bei der Hartnäckigkeit, mit welcher die Dänen auf ihrem Standpunkt verharrten, kam es sogar so weit, daß Lübecks Gesandte nur durch die Drohung, lieber nach Hause zu ziehen als ihre Aufträge zu überschreiten, die Reichsräte überhaupt zu weiterem Verhandeln gefügig machen konnten². Wohl wußten Thomas von Wickede und seine Mitgesandten, aus welchen Gründen sie schließlich doch

¹ H.R. VIII, Nr. 811, §§ 18, 21, Nr. 812, § 29.

² H.R. VIII, Nr. 811, § 18, Nr. 812, § 29.

den Wünschen Dänemarks weiter nachgeben mußten, als sie vorläufig offenbaren wollten. Umsomehr aber setzten sie deshalb auch alle Kräfte daran, von Dänemark in der Richtung ihrer eigenen Pläne eine Gegenleistung zu erhalten, bevor sie sich mit der Angelegenheit befaßten oder sich in ihren Dienst stellten.

Das Fehlschlagen des ersten Versuches schreckte die Lübecker von einer Wiederholung nicht zurück. Das zweite Mal aber kamen sie von einer anderen Seite. Unterstützung fanden sie in ihren Bemühungen bei den übrigen hansischen Sendeboten. Mit ihnen war man inzwischen einig geworden, sich auf eine Antwort auf die entgegengebrachten Anliegen und auf weitere Vorschläge bezüglich der gotländischen Angelegenheit erst einzulassen, nachdem die Dänen eine Entschädigung festgesetzt hätten für die durch Norby erlittenen Verluste und für die während des Krieges zum Besten des Reiches übernommenen Unkosten¹.

Als Stütze ihrer Schadenersatzansprüche benutzten die Lübecker eine früher von König Friedrich erhaltene Zusicherung, nach welcher »den Städten außer von Kopenhagen oder Malmö keine Gefahr aus dem Reiche drohen sollte²«. Schon auf den wendischen Städtetagen in Lübeck im Dezember 1523 und im März 1524 hatte Lübeck sich beschwert, daß die Schädigungen durch Norby einer solchen Erklärung widersprächen³. Schadenersatzansprüche scheint man gelegentlich der Hamburger Verhandlungen zuerst

¹ H.R. VIII, Nr. 811, §§ 26, 27, Nr. 812, § 29. Nach Storms Bericht sollte nochmals eine Sequestration Gotlands durch die Städte vorgeschlagen werden. Das wird auch wohl geschehen sein, obgleich beide Berichte es nicht nochmals hervorheben. — Die anderen Hansestädte traten nur für Lübecks Politik ein, ohne ein eigenes Interesse und eigene Initiative. Wenn z. B. die Rede ist von einer Entschädigung für »die Städte«, oder der Abtretung Gotlands an »die Städte«, handelt es sich in dieser Frage während der ganzen Dauer der Verhandlungen in Wirklichkeit nur um Lübeck.

² H.R. VIII, Nr. 811, § 27, Nr. 812, §§ 29, 38, 149, 150. Während der Verhandlungen erbat der lübische Bürgermeister über ein derartiges vom König an Lübeck gerichtetes Schreiben ein Zeugnis, um durch dieses ein in Königsberg befindliches Schiff samt Ladung, vgl. Nr. 868, freizubekommen. Gegen die Versicherung der Rückgabe wurde dem Wunsche entsprochen. Nr. 812, § 57. Wickede urkundete, daß das Zeugnis nur zu dem angegebenen Zweck benutzt werden sollte. Nr. 844.

³ Vgl. oben S. 367.

darauf gegründet zu haben¹. In keinem Fall hätte man darauf rechnen können, von Norby irgend etwas ersetzt zu bekommen, auch nicht, wenn die früher von dänischer Seite vorgeschlagene rechtliche Entscheidung über Lübecks Ansprüche herbeigeführt und zugunsten der Stadt ausgefallen wäre. Ganz entschieden suchte man hier also nach einem Grund, um König Friedrich für die erlittenen Verluste haftbar machen zu können und erblickte in der herangezogenen Zusicherung eine willkommene Handhabe².

Die Art und Weise, wie Thomas von Wickede mit diplomatischem Geschick die verabredeten Bedingungen der Gegenseite unterbreitete, wirkte wohl nicht unwesentlich auf den Erfolg ein³. Dazu sehnten sich aber auch die Dänen mehr nach gütlicher Beilegung der Streitigkeiten als nach weiteren kriegerischen Verwicklungen. Sie gingen nach nochmaliger Überlegung wenigstens auf den Antrag des Bürgermeisters ein, wenn sie ihm auch nicht ganz entsprachen⁴. Denn im Augenblick wußten sie bestimmten Zusagen auszuweichen, da der König. — er war noch nicht gekrönt — »sich noch nicht in vollkommener Administration des Reiches befände«. Wolfgang von Utenhof gab aber im Namen des Königs und des Reichsrats die noch mehrmals wiederholte feste Zusicherung, daß sie sich noch vor dem Scheiden der Ratsendeboten aus dem Reich erkenntlich zeigen wollten⁵.

Hiermit gaben sich die Lübecker zufrieden⁶, obgleich sich ohne Zweifel hinter ihrer Bedingung wieder der Gedanke an Gotland verborgen gehalten hatte. Im Vergleich zu den nicht befriedigenden Ergebnissen der früheren Verhandlungen mit Dänemark konnten sie jedenfalls in diesem Versprechen einen Erfolg erblicken. Sie erhielten

¹ H.R. VIII, Nr. 761, § 87.

² Das Schreiben selbst ist nicht vorhanden; H.R. VIII, Nr. 412, auf welches ebend. S. 778, Anm. 1 mit einem Fragezeichen hinweist, wird es nicht sein können, da dieses nicht an Lübeck selbst gerichtet ist und auch inhaltlich dem hier in Frage kommenden nicht entspricht. Ob aber das Schreiben des Königs ursprünglich eine derartig generelle Zusicherung sein sollte, wie die Lübecker jetzt daraus machten, ist doch sehr fraglich.

³ H.R. VIII, Nr. 811, §§ 35, 36, Nr. 812, §§ 38, 39.

⁴ H.R. VIII, Nr. 811, § 42.

⁵ H.R. VIII, Nr. 811, §§ 41, 45, 54, Nr. 812, § 44.

⁶ H.R. VIII, Nr. 811, § 42.

damit eines, worauf es ihnen immer angekommen war: die Gewißheit eines Schadenersatzes, bevor sie alles aus den Händen gaben. Das letztere aber wurde jetzt nicht einmal notwendig, sondern sie behielten auch so ihren Einfluß auf den weiteren Verlauf und brauchten auch ihre eigenen auf Gotland abzielenden Pläne nicht aufzugeben. Im Hinblick auf diese konnte die erhaltene Zusage den Lübeckern sogar eine Handhabe bieten, da sie ihnen die Möglichkeit gab, im günstigen Moment ihren Endabsichten entsprechende Forderungen daran zu knüpfen, was sie später auch versuchten.

Nach Empfang der Erklärung Utenhofs hielt auch Wickede mit seiner Meinung nicht mehr zurtück. Er verkündete, daß die Städte nach gemeinsam gefaßtem Beschluß neben den Abgeordneten des Reiches eine Botschaft an Gustaf Wasa zu entsenden beabsichtigten. Man wisse, daß dieser am 18. Juli in Jönköping anzutreffen sei¹. Ihre Gesandten sollten sich nach Möglichkeit bemühen, die Einstellung der Feindseligkeiten auf Gotland und eine Zusammenkunft beider Könige zur Herstellung von Frieden und Einigkeit herbeizuführen². Zu diesem Anerbieten ließen Friedrich und der Reichsrat durch den Kanzler ihre beifällige Zustimmung äußern und als Treffpunkt für die Könige Kopenhagen oder Malmö in Vorschlag bringen. So war nach tagelangen Verhandlungen am 5. Juli der erste Fortschritt erreicht³.

Eine bereits zu Beginn der Verhandlungen zutage tretende empfindliche und wohl nicht unberechtigte Verstimmung der Lübecker gegenüber Dänemark konnte zwischendurch gehoben werden. Eine Jacht Severin Norbys hatte vor einiger Zeit⁴ ein lübisches Schiff angehalten und war damit in Kopenhagen aufgenommen worden. Die lübischen Gesandten sahen in diesem Vorfall einen Bruch der Freundschaft und einen Schmach für sich und ihren Rat⁵. Die Dänen wollten im Interesse des Kaufmannes

¹ Techens Zweifel an der Richtigkeit dieses Datums, H.R. VIII, S. 731, Anm. 2, erledigen sich, da König Gustaf zum »swenne dag nest för Magdalene«, das ist Juli 17, die lübischen Gesandten nach Jönköping bat. Vgl. K. Gustaf I.'s Registratur I, S. 230.

² H.R. VIII, Nr. 811, § 42, Nr. 812, § 44.

³ H.R. VIII, Nr. 811, § 45, Nr. 812, § 44.

⁴ Schon während der Hamburger Verhandlungen hatte man darüber geklagt. Vgl. oben S. 369, Anm. 4.

⁵ H.R. VIII, Nr. 811, § 24.

so gehandelt haben¹. Damit aber stand in Widerspruch die Tatsache, daß Norbys Leute sich an der Ladung vergreifen konnten und daß ihnen dabei »durch die Finger gesehen wurde« von einigen »der höchsten Räte«, denen ein Anteil an den Gütern zugesichert worden war². Namentlich die Rücksichtnahme auf Norby und die Furcht vor einer Störung der mit ihm angeknüpften Verhandlungen waren Anlaß, daß die Dänen sich nur schwer entschließen konnten, den Forderungen der Städter im Augenblick zu entsprechen³. Diese verlangten, daß ihnen die Güter zuerkannt und Norbys Jacht zurückgehalten würde⁴. König Friedrich ließ ihnen dafür schließlich durch seinen Kanzler die Gewähr geben⁵. Erst dadurch konnte die vorübergehend drohende ernstere Trübung des Verhältnisses zwischen Lübeck und Dänemark verhütet werden.

Die einzelnen mit der Gesandtschaft an Gustaf Wasa verbundenen Fragen fanden ohne Schwierigkeiten ihre Erledigung. König Friedrich, der nichts dagegen hatte, sich nötigenfalls zur Zusammenkunft auf die Schonenseite zu begeben⁶, versprach auch das von den Ratssendeboten für erforderlich gehaltene Geleit für Gustaf zu bewilligen⁷ und wollte sich auch, wiewohl ungern, im Falle der Unvermeidlichkeit zur Stellung von Geiseln über das schriftliche Geleit hinaus bereitfinden lassen⁸.

Die Lübecker wollten anfangs ihren Sekretär Paul vom Velde nach Schweden abfertigen. Aber Rostocks und Danzigs Sendeboten waren damit nicht zufrieden und erwarteten »des größeren Eindrucks wegen« eine ansehnlichere Abordnung. Weil auch der dänische König zwei seiner höchsten Räte mit seiner Vertretung betraute, wurde zum Gesandten Bernt Bomhouwer bestimmt, der sich freilich nur äußerst schwer zur Übernahme des Auftrages

¹ H.R. VIII, Nr. 811, §§ 25, 32, 41.

² H.R. VIII, Nr. 811, §§ 31, 42, 59.

³ H.R. VIII, Nr. 811, § 46, Nr. 812, § 44.

⁴ H.R. VIII, Nr. 811, §§ 42, 43.

⁵ H.R. VIII, Nr. 811, § 46; dazu §§ 59—61, 101; Nr. 812, § 44.

⁶ H.R. VIII, Nr. 812, § 52. Unter den Städten wurde auch Halmstad, da es für Gustaf gelegener sei, als Treffpunkt in Betracht gezogen. Vgl. dort Nr. 811, § 49, Nr. 812, § 45, S. 777, Anm. 2.

⁷ H.R. VIII, Nr. 811, § 49, Nr. 812, § 45.

⁸ H.R. VIII, Nr. 811, § 54, Nr. 812, §§ 52, 56.

entschließen konnte¹. Sicherlich war die Wahl seiner Person statt des Sekretärs nicht ohne Belang für das erzielte Resultat. Es war nicht das erste Mal, daß Bomhouwer als Vertreter Lübecks Schweden aufsuchte. Seine persönliche Bekanntschaft mit dem schwedischen König und die Wertschätzung, die er bei diesem genoß², machten ihn besonders geeignet für die ihm übertragene Aufgabe. Um den »stattlichen« Charakter der Gesandtschaft zu erhöhen, fügten ihr die Rostocker den Ratmann Bernt Kron und die Stralsunder ihren Bürgermeister Klaus Smiterlow hinzu³.

Von seiten Dänemarks wurden die Ritter Albert Jepsen und Axel Brahe beordert. Die ihnen mitgegebenen Aufträge standen ganz auf dem Boden der noch nicht veränderten dänischen Auffassung. Die Gesandten sollten Gustaf Wasa darauf hinweisen, daß Norby Christian II. die Dienste aufgesagt und Friedrich Treue geschworen habe, von dem er nun das Land auf Schloßglauben besitze. Sie sollten den Schwedenkönig ersuchen, sein Kriegsvolk von Gotland abzurufen, damit die Dänen nicht genötigt würden, Norby mit bewaffneter Hand zu entsetzen, und unverzüglich Bleking und Wigen zurückzugeben. Sie sollten ferner mitteilen, daß König Friedrich bereit sei, über etwaige Ansprüche Schwedens mit dem dänischen, schwedischen, norwegischen Reichsrat und den wendischen Städten in Güte oder Recht zu verhandeln. Sodann sollten sie Gustaf bitten, sich nebst seinem Reichsrat zu mündlichen Besprechungen über wichtige, die beiden Reiche angehende Fragen in Kopenhagen oder Malmö einzufinden⁴. Durch einen reitenden Boten wollte man vorher für die dänischen Gesandten Geleit von König Gustaf besorgen lassen⁵.

Den weitgehenden dänischen Zumutungen entsprachen selbstverständlich keineswegs die den hansischen Beauftragten erteilten Anweisungen. Über deren genaueren Inhalt erfuhren auch die

¹ H.R. VIII, Nr. 811, § 52, Nr. 812, § 54.

² Vgl. z. B. Nr. 811, § 99.

³ H.R. VIII, Nr. 811, §§ 55, 56, Nr. 812, § 54. Die Hamburger schlossen sich, obwohl eifrig aufgefordert, aus, vgl. ebend. S. 733, Anm. 3, ebenso Danzigs einziger Vertreter Storm, der die weiteren Verhandlungen in Kopenhagen nicht versäumen konnte. Vgl. Nr. 812, § 54.

⁴ H.R. VIII, Nr. 812, §§ 55, 194, S. 777, Anm. 3.

⁵ H.R. VIII, Nr. 812, § 59, Nr. 835.

Dänen nichts Näheres. Die Aufforderungen dieer um Mitteilungen darüber wurden von den Städtern sogar zurückgewiesen. Vor allem andern blieb vorläufig deren Hauptziel, die Zusammenkunft der beiden Könige sobald wie möglich zustandezubringen¹. Am 15. Juli ist Bomhouwer nebst seinen Mitgesandten von Kopenhagen aufgebrochen².

Die Lübecker betrachteten neben dem Gedanken an die Anbahnung des Vergleichs zwischen beiden Reichen den Zweck der Gesandtschaft noch unter einem anderen Gesichtswinkel. Sie waren offenbar stutzig gemacht und hegten weitergehende Befürchtungen infolge der langen Erfolglosigkeit der schwedischen Waffen auf Gotland. Jedenfalls schien es ihnen schon aus diesem Grunde geraten, für die Unterbrechung der Feindseligkeiten einzutreten, um dadurch einen notgedrungenen Abzug der Truppen Gustafs zu verhindern. Denn darin erblickten sie die Gefahr einer neuen Erhebung Norbys, an dessen Treue gegen König Friedrich sie stark zweifelten³.

Schon diese höchst unsichere Aussicht auf einen günstigen Abschluß des schwedischen Unternehmens mußte es den Lübeckern

¹ H.R. VIII, Nr. 812, § 55, S. 777, Anm. 2.

² H.R. VIII, Nr. 811, § 83, Nr. 812, § 95. Die Abgeordneten reisten demnach erst ab am zehnten Tage nach der über ihre Entsendung getroffenen Übereinkunft. Man kann hier nicht mit Schäfer, a. a. O., S. 53, von einer »unverzüglichen« Ausführung des Beschlusses reden. Daß man sich nicht beeilte, sondern im Gegenteil »mehr als langsam« zurüstete, berichtete auch Storm nach Danzig. Denn die Verordneten »scheuten sich« vor der »lieblichen« Reise nach Jönköping, vgl. H.R. VIII, S. 777, Anm. 2, über deren Anstrengungen sich Bomhouwer, der lieber von dort nach Brügge reisen wollte, bereits vorher geäußert hatte. Nr. 812, § 41. Dem entsprachen auch die späteren Klagen Smiterlows, der sich »des weges und der ungeschicklichkeit an gantz geringem ethen und drynken nicht [genoech] beromen« konnte. Nr. 812, § 193. Die Reiseverhältnisse beleuchtet ein Brief Bomhouwers, in dem er Juli 18 von Halmstad aus Gustaf Wasa ankündigte, daß er unterwegs sei. Er unterrichtete letzteren über den dortigen Mangel an Pferden, auf die man bei den Verhältnissen des Landes angewiesen sei, da, wie dem Könige bekannt, Wagen sich nicht verwenden ließen. Vgl. dazu Nr. 812, § 41. Deshalb bat er den König, ihm für Geld zu Juli 22 an den Priester Mats in Longarid für sich, seine 15 Diener und seine Bagage Reit- und andere Pferde zu besorgen. Nr. 835.

³ H.R. VIII, Nr. 811, § 37.

nahelegen, sich bei ihrer vermittelnden Tätigkeit mehr von Schweden abzuwenden und zu Dänemark zu neigen. Das anfangs verspätete Erscheinen der lübischen Gesandten in Kopenhagen hatte hier bereits den Argwohn erweckt, sie hätten nur die Nachricht von der Gewinnung Gotlands durch Gustafs Truppen mit sich bringen wollen, »um dann um so besser nach ihrem Willen handeln zu können«. Die Dänen bewiesen damit nicht nur, daß ihnen Lübecks Pläne nicht ganz verborgen waren, sondern auch, daß sie die Sachlage richtig einschätzten. Sicherlich hätte die Eroberung Gotlands durch Gustaf der Stadt nur erwünscht sein können, weil dadurch Dänemarks Haltung in einem für sie günstigeren Sinne beeinflußt worden wäre. Zu dem Umstande der Erfolglosigkeit Schwedens, der das in diesem Reiche erblickte Mittel zum Zweck für die Lübecker im Augenblick entwertete, kam aber noch ein anderer für ihre endgültige Stellungnahme in dem Streit der beiden Reiche entscheidender Grund.

Dieser lag in den Verhältnissen, die sie in Dänemark antrafen. König Friedrich war noch nicht gekrönt. Er fühlte sich auch auf seinem Throne nicht besonders wohl. Zum Vollzug der für unbedingt notwendig gehaltenen Krönung zeigte er ohne weiteres keine Neigung. Die Sendeboten der Städte hatten vorher mit diesen Schwierigkeiten nicht gerechnet¹. Auf Bitten der Reichsräte redeten sie von Anfang an dem König zu². Ihr eigenes Interesse an der Krönung gründete sich nicht nur auf die dadurch gewährleistete, auch ihnen erwünschte Festigung der dänischen Zustände. Gegenwärtig kam es ihnen besonders auf die Bestätigung ihrer Privilegien an³. Diese aber konnte der König nicht vornehmen, solange er nicht gekrönt war⁴. So lastete es als ein Druck auf den Lübeckern, daß der König die Annahme der Krone von einem für ihn günstigen Resultat der Verhandlungen über die strittigen Gebiete abhängig machte⁵.

¹ H.R. VIII, Nr. 812, § 104.

² H.R. VIII, Nr. 811, §§ 15, 16, 19, 23, 73, 95, 96, Nr. 812, § 41, 101, 102.

³ Vgl. die Zusammenstellung der Belege H.R. VIII, S. 717, 720.

⁴ Für die norwegischen Privilegien brachte er das verschiedentlich noch nach seiner Krönung in Dänemark zum Ausdruck. Vgl. H.R. VIII, Nr. 811, § 141, Nr. 819, § 9, Nr. 820, § 106.

⁵ H.R. VIII, Nr. 811, § 23.

Diese Bedingung war es, die zu den Versprechungen nötigte, durch welche schließlich von Friedrich, vor allem durch Thomas von Wickedes anhaltende Bemühungen, die ersehnte Zustimmung erlangt werden konnte. Das geschah zur Zeit der Abwesenheit der dänisch-hansischen Gesandtschaft. Es genügte nicht, daß Lübecks Bürgermeister den dänischen König von der Wahrscheinlichkeit eines Nachgebens der Schweden zu überzeugen suchte. Das feste Vertrauen Wickedes auf das einflußreiche Gewicht seiner Vaterstadt, deren Ratschlägen Gustaf sich fügen würde, konnte sich Friedrich nicht zu eigen machen¹. Erst als Wickedede im Falle eines unerwarteten Widerstandes der Schweden und der dadurch bedingten Notwendigkeit eines Krieges gegen das Nachbarreich Friedrich unter Hinweis auf das Bündnis die Hilfe Lübecks und der Städte gegen Schweden zusicherte, zerstreuten sich alle Bedenken des Königs². Die Krönung erfolgte am 7. August. Thomas von Wickedede und Hamburgs Bürgermeister Hinrich Salzborch wurden während der Festlichkeiten in den dänischen Ritterstand erhoben³.

Noch eine andere vorübergehend auftauchende Schwierigkeit galt es zu beseitigen, bevor aus Schweden Nachrichten zurückkamen. Meldungen von einer neuen durch Christian II. drohenden Gefahr, hervorgerufen durch verdächtige Ansammlungen von Truppen, die von den Landen Wursten und Hadeln aus die Elbe zu überschreiten sich anschickten, hätten beinahe Friedrichs sofortige Abreise nach Holstein zur Folge gehabt⁴. Neben dem Reichsrat trat Thomas von Wickedede dem Vorhaben mit fester Energie entgegen⁵. Er verstand es, dem König die bedenkliche Folgewirkung klar zu machen, die sich aus einem Beseiteschieben der Verständigung mit Schweden und der Beilegung der Gotlandfrage

¹ H.R. VIII, Nr. 811, §§ 97—99, Nr. 812, §§ 103—111.

² H.R. VIII, Nr. 811, § 100, Nr. 812, §§ 112—114.

³ H.R. VIII, Nr. 811, §§ 119, 120, Nr. 812, §§ 179—192.

⁴ H.R. VIII, Nr. 811, § 126, Nr. 812, §§ 196, 197, 198, 319. Über Christians II. neue Anstrengungen und Ansammlungen von Landsknechten in Holland hörte man in Kopenhagen schon seit einiger Zeit Bedenkliches. Ebend. Nr. 812, §§ 97, 134, 135, 139, 156, 158, so daß das Gerücht von der Abreise des Königs schon Ende Juli ging. Nr. 812, §§ 144, 145.

⁵ H.R. VIII, Nr. 811, § 127.

unter den augenblicklichen Umständen ergeben könnte¹. Dank dem bestimmten Auftreten des Bürgermeisters begnügte sich Friedrich mit anderen Maßnahmen zum Schutz seiner Erblande und entschloß sich zu bleiben².

Jene Beunruhigung erweckende Kunde war am 10. August von Lübeck aus in Kopenhagen eingetroffen. An demselben Tage kehrten die beiden dänischen Ritter aus Schweden zurück, einen Tag nach dem Stralsunder Bürgermeister Klaus Smiterlow³. Bomhouwer und Kron waren bei Gustaf Wasa geblieben, den die Gesandten, wie beabsichtigt, auf dem Herrentage in Jönköping angetroffen hatten⁴.

Der König hatte die vermittelnde Einmischung der Hansen und noch mehr die unzweideutigen Aufträge der Dänen als einen Strich durch seine Rechnung empfunden. Er war nichts weniger als bereit gewesen, sich letzteren zu fügen. Zwar hatte er geäußert, er wolle über Bleking und Wigen »mit sich reden lassen«. Gegenüber den Gotland angehenden Forderungen aber gedachte er nichts von seinen Ansprüchen aufzugeben. Er rechtfertigte seinen Kriegszug mit dem Verhalten Severin Norbys. Dieser habe das Land zu einem Räubernest gemacht und durch nichts, außer Gewalt, zum Einhalten genötigt werden können. Er ließ verlauten, daß er nicht nur im Interesse Schwedens, sondern auch Dänemarks und der Hansestädte gehandelt habe. Deswegen wies er die Drohung der Dänen, Norby mit Gewalt entsetzen zu wollen, nicht nur als unbillig, sondern auch als unvereinbar mit der vorgeschlagenen persönlichen Zusammenkunft und freundlichen Besprechungen zurück. Schließlich betonte er die Zugehörigkeit Gotlands zu Schweden wenn es auch seit einiger Zeit davon getrennt gewesen sei. Falls er es gewinnen würde, wollte er trotzdem allzeit erbötig sein, dem dänischen Könige und dem Reichsrat darum zu Recht zu stehen⁵.

¹ H.R. VIII, Nr. 811, § 128.

² H.R. VIII, Nr. 811, §§ 142, 145.

³ H.R. VIII, Nr. 811, § 126, Nr. 812, § 193.

⁴ Der Tag begann ungefähr eine Woche später als ursprünglich angesetzt war. Vgl. Svenska Riksdagsakter I, 1, S. 21. Die Gesandten langten Juli 26 »magno apparatu« in Jönköping an. Vgl. H.R. VIII, S. 870, Anm. 1.

⁵ H.R. VIII, Nr. 812, § 193, Nr. 836.

Es hatte vor allem Bomhouwer erhebliche Mühe gekostet, das bei Gustaf und den anwesenden Reichsräten vorhandene Mißtrauen gegen Dänemark zu zerstreuen¹. Schließlich aber war es ihm gelungen, die Einwilligung des Königs zur Zusammenkunft unter gewissen Voraussetzungen zu erlangen. Gustaf Wasa hielt den von den dänischen Gesandten überbrachten Geleitsbrief nicht für ausreichend. Er verlangte außerdem sechs dänische Herren als Geiseln und die Bestätigung des Geleits seitens der Ratssendeboten der wendischen Städte und Danzig in ihrem und ihrer Obrigkeit Namen. Ferner wollte er selbst sein Kriegsvolk auf Gotland lassen, während König Friedrich sich verpflichten sollte, Norby bis zum 24. August nicht zu entsetzen. Zu diesem Zeitpunkt versprach Gustaf sich bei Annahme seiner Bedingungen nach Malmö zu verfügen².

Klaus Smiterlow hatte Auftrag, in Kopenhagen Bericht zu erstatten und mit der Antwort zurückzukehren³. Auf Rat des Thomas von Wickede ließ sich Friedrich auf die Bedingungen Gustaf Wasas ein und bat auch die Städte, die gewünschte Bürgerschaft für die Sicherheit des schwedischen Königs zu übernehmen. Gegen eine entsprechende Urkunde Dänemarks waren auch sie nach einiger Überlegung dazu bereit, nachdem Friedrich auf ihr Begehren nochmals versichert hatte, daß er gleich Gustaf mit einem Rechtsspruch über seine Ansprüche auf Gotland einverstanden sei⁴. Am 13. August trat der Stralsunder Bürgermeister mit den Geiseln des Königs und den Versicherungen des Geleits seine zweite Reise nach Jönköping an⁵.

¹ H.R. VIII, Nr. 811, §§ 121–123, 126, Nr. 812, § 193.

² H.R. VIII, Nr. 812, § 193.

³ H.R. VIII, Nr. 812, § 193.

⁴ Die Verhandlungen darüber vgl. H.R. VIII, Nr. 811, §§ 126, 133, 134, Nr. 812, §§ 195, 233–236; die Bürgerschaft der Lübecker Nr. 837; die Gegenurkunde der Dänen Nr. 838; der Geleitsbrief Friedrichs und des Reichsrats K. Gustaf I.'s Registratur I, S. 313 ff. Das Datum ist hier falsch gelöst; statt August 16 ist August 12 einzusetzen.

⁵ H.R. VIII, Nr. 812, § 239. Daß er nicht den verlangten Geiseln »hinzutrat«, Schäfer, a. a. O., S. 53 (nach ihm Danmark-Norges Traktater 1523–1750 med dertil hørende Aktstykker, Bd. I, udgivne af L. Laursen, S. 15), ergibt die jetzt H.R. VIII, Nr. 811, § 133 zu findende Stelle. Klaus Smiterlow nahm, wie ebend. Nr. 812, § 282 zeigt, an den Verhandlungen in Malmö teil.

Der Weg für die Zusammenkunft der beiden Könige war jetzt geebnet. Am 23. August unternahmen Friedrich mit seinem Reichsrat und die hansischen Sendeboten die Überfahrt nach Malmö¹. Am Abend des folgenden Tages erschien Gustaf Wasa mit großem Gefolge und wurde von Herren der dänischen Ritterschaft stattlich empfangen und eingeholt². In dem noch heute erhaltenen Hause des Münzmeisters und Bürgermeisters Jürgen Kock fand er Wohnung, gegenüber der lübischen Herberge³. Die Lübecker begrüßten den König am Tage nach seiner Ankunft und baten ihn, bei den bevorstehenden Verhandlungen ihrer Meinung Gehör zu schenken, indem sie hinwiesen auf die ihm von Lübecks Rat und Bürgern erwiesenen treuen Dienste. Gustaf nahm es dankend an, daß sie ihm ihren Sekretär Paul vom Velde als Wortführer anboten⁴.

Mit einer desselbigen Tages in der Heiligengeistkirche veranstalteten feierlichen Messe, bei welcher die erste Begegnung und Begrüßung der beiden Könige stattfand, nahm die glänzende Tagung ihren Anfang⁵.

Sogleich darauf wurden im Heiligengeistkloster unter Beteiligung beider Fürsten mit ihren Reichsräten und der Sendeboten der Städte die Verhandlungen eröffnet. Nach einer dänisch gehaltenen Einleitungsansprache des Magnus Goye ergriff Thomas von Wickede das Wort. In weitausholender Rede entwickelte er nochmals das Aufkommen der gegenwärtigen Zwietracht und schloss mit dem Ausdruck der Hoffnung auf eine friedliche Lösung, zu deren Herbei-

¹ H.R. VIII, Nr. 811, §§ 146, 147, Nr. 812, § 242. Hamburgs Gesandte hatten bereits August 16 wegen der durch Christian drohenden Gefahr die Heimfahrt angetreten. Ebend. Nr. 811, § 140, Nr. 812, § 241.

² H.R. VIII, Nr. 811, § 149, Nr. 812, § 243.

³ H.R. VIII, Nr. 811, § 150.

⁴ H.R. VIII, Nr. 811, §§ 151, 152.

⁵ H.R. VIII, Nr. 811, § 153, Nr. 812, § 244. Die erste Zusammenkunft war Aug. 25, nicht 26, wie Schäfer, a. a. O., S. 54 (nach ihm Danmark-Norges Traktater S. 15) nach Paul vom Veldes Bericht angibt, der hier in § 153 in der Datierung einen Irrtum aufweist. Aus Storms Bericht ergibt sich, daß das Datum an dieser Stelle unrichtig ist, wogegen das im § 160 folgende zutrifft. — Wieder war es Wickede gewesen, der entgegen auftauchenden Vorschlägen, die Könige voneinander zu halten, sich schon wegen der vielen anwesenden Fremden für ihre persönliche Zusammenkunft ins Mittel gelegt und dafür den eingeschlagenen Weg gefunden hatte. Ebend. Nr. 811, § 149.

führung er seinen und seiner Mitgesandten größten Fleiß versprach¹. Nach Erwiderung durch Wolfgang von Utenhof und Paul vom Velde namens der beiden Könige² schritt man zur Beratung des Hauptpunktes selbst.

Der holsteinische Kanzler betonte die Verpflichtung des neu-erwählten und nunmehr gekrönten Königs, gegen die Verkleinerung seines Reiches einzuschreiten. Er verlangte von Gustaf Räumung aller dänischen Gebiete³. Auf der anderen Seite rechtfertigte Paul vom Velde das Verhalten des schwedischen Königs. Er bestritt Dänemarks Anrecht auf Gotland und suchte die seit alters nachweisbare Zugehörigkeit der Insel zum Schwedenreich auch vom Gesichtspunkt der geographischen Lage aus zu begründen. Da Gustaf außerdem die Insel als Land des gemeinsamen Feindes Christian angegriffen habe, dem auch die anderen umstrittenen Gebiete im Kriege genommen seien, so halte er sich nicht für verpflichtet⁴, irgend etwas herauszugeben. Man war so weit voneinander entfernt wie nur je.

Ein ferneres Hin- und Herreden beider Parteien drohte nur ernstere Verwirrung anzurichten. Drum fielen Wickede und Bomhouwer ein. Sie machten den Vorschlag, je sechs von beiden Königen zu bestimmenden Räten das Weitere zu überlassen. Der Gedanke fand Beifall⁵. Am folgenden Morgen wurden unter den königlichen Abgeordneten die Verhandlungen fortgesetzt. Hier wiederholte sich der Gang der Verhandlungen des Vortages. Beide Seiten verteidigten hartnäckig ihre einander stark widerstrebenden Ansprüche. Die Beratungen wären gescheitert, hätten sich nicht die beiden Lübecker Ratsmitglieder abermals ins Mittel gelegt. Thomas von Wickede hielt nun einen weiteren Wortwechsel für gänzlich zwecklos. Er bot die Vermittlung der städtischen Rats- sendeboten an und erreichte damit die Zustimmung beider Teile⁶.

¹ H.R. VIII, Nr. 811, § 154, Nr. 812, §§ 245—248.

² H.R. VIII, Nr. 811, §§ 155, 156, Nr. 812, § 249.

³ H.R. VIII, Nr. 811, § 157.

⁴ H.R. VIII, Nr. 811, § 158.

⁵ H.R. VIII, Nr. 811, § 159, Nr. 812, § 250.

⁶ H.R. VIII, Nr. 811, § 160, Nr. 812, §§ 251—255. Nr. 812, § 252 enthält die Aufzählung der beiderseitig verordneten Räte. Paul vom Velde blieb auch jetzt Gustafs Wortführer.

deren gegenseitige Besprechungen damit ihr Ende fanden, nachdem sie sich noch keinen Schritt näher gekommen waren.

Die ganze Erledigung der sich so überaus schwierig gestaltenden Frage fiel jetzt den Lübeckern allein zu. Ihre Stellung dabei war nicht einfach. Bei den Dänen herrschte noch der schon in Kopenhagen geäußerte Verdacht, die Lübecker hätten mehr für die Schweden als für sie übrig, während jene wiederum glaubten, man wolle ihnen alles entziehen, was sie mit Fug und Recht im Besitz hätten¹. Dabei waren einerseits die Vermittler nicht mehr ungebunden. Sie wußten, zu wessen Gunst sie ihr Gewicht in die Schale zu werfen hatten. Andererseits lag es in der Natur der Sache, daß Gustaf Wasa, dessen Hand auf allem lag, um was es sich handelte, Zugeständnisse machen mußte, wollte man überhaupt zu einem friedlichen Ende gelangen.

Der Fortgang während der folgenden Tage vollzog sich in der Weise, daß die städtischen Sendeboten unter Führung der Lübecker abwechselnd mit den Parteien allein verhandelten. Was sie auf ihr Ersuchen um Vorschläge von den beiderseitig verordneten Räten erreichten, war zunächst nur eine Erklärung der Schweden, über Wigon und Bleking auf der Stelle Schiedsrichter wählen zu lassen². Aber darauf legten die Dänen gar keinen Wert, sondern betrachteten es schon als »abgetane Sache«, daß diese Gebiete ihnen gehörten. Für sie handelte es sich nur noch um Gotland³. In diesem Punkt aber kamen beide Parteien nicht über den anfänglichen Stand hinaus. Jede wollte, ohne selbst den Besitz des Landes aufzugeben, nur einer Entscheidung über die Ansprüche des andern zustimmen.

Während ihrer Vermittlungsbemühungen haben die Lübecker nochmals den Versuch gemacht, Gotland für sich zu gewinnen. Willkommenen Anlaß, auf diesen Gedanken zurückzukommen, bot ihnen der Kanzler Wolfgang von Utenhof selbst, als er, unvorsichtig genug, äußerte, daß nach seiner Ansicht die Städte wegen der bedeutenden Schädigungen ein größeres Recht auf Gotland hätten als die Schweden. Die Städter versäumten diese Gelegenheit nicht,

¹ H.R. VIII, Nr. 811, §§ 126, 161.

² H.R. VIII, Nr. 812, §§ 256—259, 262—265.

³ H.R. VIII, Nr. 812, §§ 266, 268.

um fußend auf der in Kopenhagen erhaltenen Zusage einer Entschädigung, wiederum die Abtretung der Insel an sie zu beantragen. Aber gegenüber ihren wiederholten Vorschlägen, auf diese Weise den Streit zu schlichten, erwiesen sich beide Teile als »taub«. Die dänischen Räte wußten sich wieder aus der Verlegenheit zu ziehen. Sie erklärten es als unvereinbar mit ihren dem Reich geleisteten Eiden, daß sie ein Land veräußerten, »welches dem Hochmeister von Preußen für 12 000 »Engelotten« zu Pfand gestanden habe¹, welches 18 Meilen lang und 4 Meilen breit sei, geeignet, einem Sohn des Königs ein fürstliches Dasein zu gewähren«. Lübecks Gesandte mußten sich damit bescheiden².

Am 27. August war man noch nicht weiter gekommen. König Friedrich wurde schon ungeduldig. Ein Besuch bei beiden Königen zeigte Wickede und Bomhouwer, daß der Verzicht auf Gotland dem einen noch so schwer wie dem andern wurde³. Schließlich wurde der Weg zu einem Ausgleich gefunden. Eine Beratung der städtischen Ratssendeboten untereinander ergab die Grundlage des endgültigen Abkommens. Es war der Gedanke, die den wendischen Städten zu übertragende Entscheidung über die umstrittene Insel bis zu einem noch näher zu bestimmenden Tage in Lübeck hinauszuschieben. In der Zwischenzeit sollte sie demjenigen der beiden Reiche verbleiben, welches sie »zuerst erobere«⁴.

Auch für diesen Ausweg begegnete man anfangs auf beiden Seiten nur mißmutigen Äußerungen, ohne daß eine nachzugeben gedachte⁵. Jetzt aber ließen die Lübecker nicht mehr nach. Mit unermüdlicher Ausdauer, mit Klugheit und großem Geschick traten sie den schier grenzenlosen Schwierigkeiten entgegen. Nachdem sie erst beide Könige nach längeren Bemühungen zur schriftlichen Niederlegung ihrer Meinungen vermocht hatten, gelang es ihnen schließlich, unter Aufbietung größter Anstrengungen, Punkt für

¹ engelot = Goldmünze im Wert von 4—5 Mk. — Gedacht wird an den Vertrag zu Schwaan von 1399 Mai 25, wo König Albrecht von Schweden seine Rechte an Gotland gegen Zahlung von 10 000 Nobeln dem Orden verpfändete. Vgl. Daenell, Blütezeit der deutschen Hanse, I, S. 140.

² H.R. VIII, Nr. 811, § 162, Nr. 812, §§ 266—268, 270.

³ H.R. VIII, Nr. 811, § 161, Nr. 812, §§ 269, 271, 272.

⁴ H.R. VIII, Nr. 812, § 273.

⁵ H.R. VIII, Nr. 812, §§ 274—277.

Punkt die abweichenden Ansichten einander soweit zu nähern, daß am Nachmittage des 1. Septembers der Vertrag zum Abschluß gebracht werden konnte, durch den Friede und Einigkeit zwischen den beiden nordischen Reichen gesichert wurden¹.

Ohne Frage hat für das Zustandekommen des Vertrages die Furcht vor den neuen Rüstungen Christians II. nicht unbedeutend mitgewirkt. Auch erfuhr man von dessen Absicht, Gotland bis zum 8. September zu entsetzen². Über die Abwehr etwa bevorstehender Angriffe Christians kam es zwischen den beiden Königen und den Städten zu einer Verständigung³.

Es sollte eine eindrucksvolle Kundgebung sein zur Beruhigung für das versammelte Volk, zur Beachtung für den drohenden gemeinsamen Feind, als beide Könige mit ihren Räten auf die Laube des Rathauses zu Malmö traten, die versiegelten Urkunden der Öffentlichkeit zeigen und von hier durch Jens Andersen Beldenak in dänischer, sodann durch Thomas von Wickede in deutscher Sprache die Herstellung der Eintracht und Freundschaft der Menge verkünden ließen⁴.

Durch den Rezeß⁵ wurde den sechs wendischen Städten und Danzig der endgültige Schiedsspruch über alle umstrittenen Gebiete zugewiesen. Dieser sollte von ihnen auf einer vierzehn Tage nach Pfingsten (um Juni 18) des folgenden Jahres in Lübeck angesetzten Tagung in Gegenwart der Könige oder ihrer Bevollmächtigten gefällt werden. König Friedrich sollte vorläufig sofort Bleking erhalten, während Wigen bis zur getroffenen Entscheidung Gustaf Wasa verblieb.

Wenn das schwedische Kriegsvolk am gegenwärtigen 1. September Stadt und Schloß Wisby genommen hätte, sollte Gotland bis zum anberaumten Städtetage in Gustafs Besitz bleiben, andern-

¹ H.R. VIII, Nr. 811, §§ 161—163, Nr. 812, §§ 279—281, 300.

² Stephan von Trier, der auf seiner Reise von Norby zu Christian II. im Februar gefangen genommen wurde, vgl. oben S. 360, geriet mit der Antwort des Königs, vgl. oben S. 361, wieder, und zwar in Kopenhagen, in die Hände seiner Gegner. Vgl. H.R. VIII, Nr. 811, § 127, Nr. 812, §§ 119—122, Nr. 820, § 62.

³ H.R. VIII, Nr. 812, §§ 301, 308. Damit wird die Richtigkeit der Ansicht Schäfers, a. a. O., S. 57, Anm. 2, gegenüber Allen bewiesen.

⁴ H.R. VIII, Nr. 811, § 164, Nr. 812, § 307.

⁵ Danmark-Norges Traktater I, Nr. 3 A; Auszug H.R. VIII, Nr. 827.

falls in Dänemarks, dem es auch im Falle einer späteren Eroberung von den Schweden abzutreten sei. Weiterer Festsetzung blieb vorbehalten, ob Gustaf eine Kriegsentschädigung zukomme, wenn Gotland Dänemark zugesprochen würde.

Der Rezeß ordnete die sofortige Einstellung der Feindseligkeiten auf der Insel an. König Friedrich sollte Severin Norby sogleich nach Dänemark berufen, um ihm einen Aufenthaltsort anzuweisen, an dem man vor ihm sicher sei. Gleichzeitig mußten auch die schwedischen Truppen abziehen. An Norbys Stelle sollte Friedrich einen »ehrlichen, redlichen Mann« setzen, mit dem Gustaf und die Lübecker zufrieden sein könnten¹.

Schließlich hatte sich derjenige, dem Gotland zuerkannt würde, an demselben Tage mit Lübeck »wegen des Kaufmannes« über den erlittenen Schaden zu einigen. Auf den Bruch der Bestimmungen wurde eine Buße von 100 000 Gulden gesetzt, die zur einen Hälfte den Schiedsrichtern, zur andern der Partei zufallen sollte, die den Rezeß halten würde.

Unverkennbar ist der starke Anteil der lübischen Diplomaten an diesem Abkommen. Sie hatten noch reichlich für sich zu sorgen verstanden. Für ihre Vaterstadt waren die Bestimmungen so günstig, wie sie es unter den unangenehmen Verhältnissen wohl nur sein konnten. Der Friede kam Lübeck zugute. Der Vertrag verbürgte der Stadt die Ankunft an dem einen seit lange verfolgten Ziel, das die dauernde Entfernung Norbys von Gotland und die damit verbundene Beruhigung der Ostsee ohne eigenen Kostenaufwand darstellte. Zwar entging ihr der ersehnte eigene zeitweilige Besitz der Insel. Die Absicht aber, ihre Bemühungen darum fortzusetzen, brauchten die Lübecker nicht aufzugeben. Denn die Gelegenheit dazu wurde ihnen nicht abgeschnitten. Da die Entscheidung im wesentlichen in ihre Hände gegeben wurde,

¹ Wäre der Vertrag an dieser Stelle korrekt, so müßte er ein Gleiches von Gustaf verlangen, falls diesem der vorläufige Besitz zufallen würde. Diese Inkorrektheit ist ein Rest der vorhergegangenen Fassung des Abkommens, nach welcher Friedrich bedingungslos die Insel bis zum Tage der Entscheidung zugestanden werden sollte. Die Einschränkung, wonach im Fall einer schwedischen Eroberung vor September 1 Gustaf vor der Hand die Insel behalten sollte, wurde auf dessen Begehren noch am letzten Tage eingefügt. Vgl. H.R. VIII, Nr. 812, § 291.

und zumal der endgültige Spruch in ihren Mauern gefällt werden sollte, entzog das Abkommen der Stadt für die Zukunft nichts von dem Schwergewicht ihrer Stimme. Es währte aber nicht lange, bis es offenbar wurde, daß gewisse stillschweigend gemachte Voraussetzungen, auf Grund deren sich allein die Durchführung der Vertragsbestimmungen in ihrem vollen Umfang denken ließ, in Wirklichkeit nicht gerechtfertigt waren.

Für sich selbst erreichten die Lübecker noch mehr. Im Anschluß an den obigen Vertrag und zwar am Tage nach seinem Abschluß verschrieben König Friedrich und der Reichsrat der Stadt eine jährliche Rente von 400 rheinischen Gulden aus den Einkünften Gotlands zum Ersatz ihrer Unkosten während des Krieges und des vom Kaufmann erlittenen Schadens. Die Dauer dieser Rente sollte auf dem verabredeten Tage in Lübeck vereinbart werden. Mit diesem Entschädigungsversprechen wurde von dänischer Seite die in Kopenhagen den Gesandten gegebene Zusage erfüllt. Gleichzeitig wurde der Stadt das Recht zur Teilnahme an der Wahl eines neuen Lehnsmannes auf Gotland nach dem Abzuge Norbys eingeräumt¹.

Zu diesen Verheißungen forderten die lübischen Gesandten von König Friedrich obendrein die Rückerstattung der ihrem Kaufmann von Severin Norby genommenen Schiffe und Güter, soweit sie noch auf Gotland oder sonst im Reiche vorhanden wären. Ebenso wie zur Begründung ihrer Schadenersatzansprüche benutzten sie als Stütze dieser Forderungen auch die bereits erwähnte Zusicherung Friedrichs. Ihrem Verlangen wurde nach Rückkehr aus Malmö in Kopenhagen stattgegeben. Der König versprach seine Hilfe zur Wiedererlangung der nach der Zeit seiner Zuschrift abhanden gekommenen Güter, sofern solche noch gefunden würden. Andernfalls sollte der lübische Kaufmann entschädigt werden durch eine auf dem Tage in Lübeck festzusetzende entsprechende Verlängerung der jährlichen Rente von Gotland².

¹ H.R. VIII, Nr. 828.

² H.R. VIII, Nr. 832; dazu ebend. Nr. 812, §§ 45, 47, 302. Aus einer dänischen Notiz, die von der Zusicherung der Rente von Gotland handelt, geht hervor, daß die Vereinbarung, obwohl die Urkunde darüber Sept. 2 ausgestellt ist, bereits nach längerem Verhandeln, Nr. 811, § 184, und nachdem Vorbesprechungen darüber schon vor

Die Lübecker konnten sich mit ihren Erfolgen begnügen. König Friedrich hatte ebenfalls Grund, zufrieden zu sein. Gustaf Wasa mußte sich gefallen lassen, daß seine Erwartungen getäuscht wurden. Seine Ansprüche wurden am meisten gekürzt. Allerdings scheint er in Malmö noch nicht ganz mit der vollen Tragweite des Abkommens gerechnet zu haben. Bleking mußte er aufgeben. Ob Gotland noch dem schwedischen Reiche erhalten blieb, war vor der Hand für den König noch ungewiß. Da aber er die Bestimmung veranlaßte, daß der Stand vom 1. September für den vorläufigen Besitz entscheidend sein sollte¹, so hoffte er wohl, daß die Situation ihm günstig sein könnte. Andernfalls konnte sich in seinen Augen die Aussicht auf einen befriedigenden Ausfall des vorgesehenen Schiedsspruches erhalten. Der König hat auch mit dieser Möglichkeit gerechnet. Gleich am Tage des Vertragsabschlusses bat er in einem Schreiben an die Nowgorod- und Stockholmfahrer die Kaufleute, das Ihre zu tun, damit er bei der Entscheidung zu seinem Recht käme².

Schon aus diesen Gründen wäre es unverständlich, wenn Gustaf Wasa im offensichtlichen Zorn Malmö verlassen hätte, ganz zu schweigen von seinem angeblichen, von Tegel berichteten Anschlag auf Herman Iserhel³. Andererseits aber war es doch weit

Aug. 24 stattgefunden haben müssen, Nr. 839, § 3, Aug. 29 getroffen wurde. Vgl. dort S. 857, Anm. 2. Diese Feststellung wirft ein Licht auf das Vorgehen der Lübecker. Erst nachdem sie volle Gewißheit über die Art ihrer Entschädigung hatten, haben sie danach, besonders durch ihr Auftreten gegenüber Gustaf Wasa, Nr. 812, § 280 (Aug. 30!), zum Zustandekommen des abgeschlossenen Vertrages ihre ganze Macht aufgeboten. Auch über eine Zusicherung betreffs der genommenen Güter, die allerdings noch nicht so günstig war, wie die endgültig ausgestellte, spricht die Aufzeichnung; vgl. dazu auch Nr. 839, § 4. — Man darf hier nicht etwa mit einem irrtümlichen Datum rechnen, da die betreffende Notiz aller Wahrscheinlichkeit nach bereits vor Sept. 1 niedergeschrieben wurde. Sie redet nämlich noch von dem auf Mai 1 in Lübeck angesetzten Tage. Der anfangs auf diesen Termin verabredete Tag wurde erst Sept. 1 auf Gustaf Wasas Wunsch auf 14 Tage nach Pfingsten hinausgeschoben. Nr. 812, § 291.

¹ Vgl. oben S. 412, Anm. 1.

² H.R. VIII, Nr. 840.

³ Tegel, a. a. O., I, S. 94; danach Allen, a. a. O., IV, 2, S. 435 f.; vgl. dazu Schäfer, a. a. O., S. 57, Anm. 1.

davon entfernt, daß der König in zufriedener Stimmung von dort schied. Ihm lag sehr an dem unbestrittenen Besitz Gotlands. »Hätte er dieses losschlagen wollen, so wäre er wohl dazu von Jönköping hergekommen«, äußerten noch zuletzt seine Räte¹. Er konnte deshalb nur äußerst schwer den Entschluß fassen, den Bedingungen des Abkommens zuzustimmen. Erst durch Geltendmachung ihres ganzen Einflusses und schließlich mit »pochenden Worten« hatten ihm die Lübecker endlich seine Einwilligung abringen können². Die beim König unverkennbar vorhandene Mißstimmung war deshalb natürlich. Sie konnte auch durch den äußerlich freundschaftlichen Verkehr der beiden Könige während eines Gastmahles bei Friedrich und bei den wenigen Zusammenkünften beider nicht verschleiert werden. Der Druck der Verhältnisse, der beiden den Frieden aufzwang, gebot ihnen, während dieser Tage ein gutes Auskommen zur Schau zu tragen, wemgleich auch in dieser Beziehung ohne Thomas von Wickedes Rat und Umsicht Verfehlungen wohl nicht unterblieben wären³.

Gustaf Wasa trat am 5. September die Rückreise an. Er wurde wieder geleitet, »aber nicht so stark« wie bei seinem Einzuge⁴. Der schwedische König hat stillschweigend, ohne Abschied von Friedrich, von Malmö fortziehen wollen. Die Nachricht versetzte die Lübecker in Schrecken. Sie haben alles aufgeboten und durchgesetzt, daß sich die Trennung der beiden Fürsten doch noch in aller Form vollzog: »dat uns vorwar samptlik unde elken van uns in besondere sur unde arbeidelick genoch gewesen«⁵.

In Wirklichkeit verlor Gustaf Wasa in Malmö auch Gotland. Daß die Wahrscheinlichkeit, die Insel könnte am 1. September in Schwedens Besitz sein, so gut wie nicht vorhanden war, werden Lübecker und Dänen, als sie Gustafs Wunsch entsprachen, wohl geahnt haben. Gustaf Wasa schied tatsächlich endgültig aus der Reihe der Bewerber um das strittige Land. Der verabredete Schiedsspruch ist nie gefällt worden. Der Schwedenkönig hätte

¹ H.R. VIII, Nr. 812, § 277.

² H.R. VIII, Nr. 812, § 280.

³ H.R. VIII, Nr. 811, §§ 161, 166, 168, Nr. 812, §§ 278, 322, 323, 325, Nr. 821.

⁴ H.R. VIII, Nr. 812, § 326.

⁵ H.R. VIII, Nr. 821.

sich auch keinerlei Vorteile davon versprechen können. Die Zusicherungen Friedrichs, die Lübeck als Belohnung davontrug, zeigen deutlich genug, daß Dänemark und die Städter mit einem künftigen schwedischen Gotland nicht mehr rechneten.

Lübeck's Politik gegenüber Schweden war ebenso rücksichtslos wie gewagt. Auf sein künftiges Verhältnis zu diesem Reich ist sie nicht ohne Einfluß geblieben. Sie legte den Keim zu der später in Lübeck so viel beklagten Wandlung Gustaf Wasas, der aus dem anfänglichen »Engel« gar bald zu einem »Teufel« wurde.

VIII.

Der Negerhandel in Westindien und Südamerika bis zur Sklavenemanzipation.

Vortrag¹, gehalten auf der 42. Jahresversammlung des Hansischen Geschichtsvereins zu Breslau am 14. Mai 1913.

Von

Hermann Wätjen.

Wenn wir heutigen Tages von Sklaverei reden, so denken wir gewöhnlich an die Negermißhandlungen im amerikanischen Plantagengebiet und übersehen leicht, daß die neue Welt vor der Einfuhr der schwarzen bereits eine Sklaverei der roten Rasse kannte. Columbus fand im westindischen Archipel Eingeborene vor, die wenig Neigung zu harter, regelmäßiger Arbeit zeigten die auch physisch garnicht imstande waren, den Anforderungen der Eroberer auf die Dauer zu genügen. Und da die Hoffnung des Entdeckers, das Zipangu Marco Polos wiedergefunden zu haben, sich als trügerisch erwies, beschloß er, seine Unternehmungen nach portugiesischem Vorbild durch Sklavenhandel gewinnbringend zu gestalten². Im Februar 1494 kehrten zwölf Schiffe unter Antonio de Torres nach Spanien zurück. Sie hatten gefangene Indianer an Bord, die in Sevilla als Sklaven verkauft werden sollten. In dem Begleitschreiben wies Columbus auf die großen Vorteile dieser Sendung hin und betonte die Notwendigkeit, derartige Transporte möglichst oft zu veranstalten. Sie würden der Kirche eine Menge

¹ Hier an verschiedenen Stellen erweitert und mit Belegen versehen.

² Konrad Häbler, Die Anfänge der Sklaverei in Amerika. Zeitschr. für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte IV, S. 180.

neuer Seelen durch die Bekehrung zuführen, sie würden die Einnahmen der Monarchie durch Schaffung von Indianerimportzöllen erheblich verstärken, sie würden ihm selbst ein höchst willkommenes Mittel sein, die Expeditionen rentabel zu machen und die Bedürfnisse der Konquistadoren zu befriedigen¹. Aber die öffentliche Versteigerung der Unglücklichen erregte das Mißfallen der frommen Königin Isabella. Schon nach vier Tagen verbot sie den ihr rechtlich wie religiös anstößig erscheinenden Handel und tat so den ersten Schritt auf dem Wege, der nach langen Kämpfen zum Erlaß der Indianerschutzgesetze führen sollte. Doch so redlich sich die Königin mühte, den Rothäuten bessere Lebensbedingungen zu verschaffen, ihre Bestrebungen hatten negativen Erfolg. Zwar wurde die »Freiheit der indianischen Untertanen und deren Gleichstellung mit ihren spanischen Brüdern im Prinzip ausgesprochen«². Aber die Proklamation machte auf die Kolonisten im fernen Indien gar keinen Eindruck. Immer wieder gerieten die Wilden in ein mehr oder weniger sklavenähnliches Abhängigkeitsverhältnis, denn jeder Ansiedler konnte die ihm für die Bestellung seines Landes zugewiesenen Eingeborenen unter dem Deckmantel der Bekehrung knechten und ausnützen, wie es ihm beliebte.

Da die Bevölkerung der großen Antillen durch die rücksichtslos betriebenen Sklavenjagden, durch die von Europäern eingeschleppten Krankheiten rasch dezimiert wurde, mußten sich die Spanier nach neuen Arbeitskräften umsehen. Sie begannen ganze Einwohnerschaften der kleinen westindischen Inseln nach Kuba und Haiti zu verschleppen und vermehrten dadurch unaufhörlich die Zahl der roten Sklaven.

Zu Beginn des 16. Jahrhunderts nahm die Indianerhetze eine solche Ausdehnung an, daß in den Reihen der Dominikanermönche die ersten Proteste gegen das schamlose Treiben der Sklavenhalter laut wurden. Aber ihre Rufe wären wirkungslos verhallt, hätte sich nicht Bartolomeo de las Casas an die Spitze der Bewegung gestellt. Durch seine unerbittliche Feder, durch seine leidenschaftliche Agitation entfesselte er eine mächtige Strömung gegen die

¹ G. F. Knapp, Der Ursprung der Sklaverei in den Kolonien in der Sammlung: Die Landarbeiter in Knechtschaft und Freiheit, 2. Aufl. (Leipzig 1909), S. 4.

² Häbler, S. 181. Danach auch das Folgende.

Konquistadoren. »Wie einen Vater«, sagt Knapp, »verehrten die Wilden den übereifrigen Mann, wo er bei ihnen erschien, erhielt er friedlich alles.« Treffend hat man Las Casas als »den geistigen Urheber der weitläufigen spanischen Schutzgesetze für die Eingeborenen« bezeichnet¹. Mit dem Erlaß dieser Gesetze im Jahre 1543 war theoretisch die rote Sklaverei beseitigt, und wenn sie auch an manchen Stellen, vornehmlich in den Bergwerken, noch längere Zeit fort dauerte, die spanische Monarchie hatte die Indianer als freie Untertanen anerkannt und einer menschenwürdigeren Behandlung der Indianer den Weg geebnet.

Das Verbot der Eingeborenensklaverei und die stete Ausdehnung der Ansiedlungen, die immer neue Arbeitskräfte erforderten, zwangen die Spanier, nach Ersatz für die Rothäute zu suchen. Schon um 1500 waren gelegentlich Neger von den kapverdischen Inseln, wo sich portugiesische Niederlagen der schwarzen Ware befanden², nach den Antillen gebracht worden, und wiederholt hatten die Dominikaner erklärt, ein Neger könne die vierfache Arbeit eines Indianers leisten. Zudem bekam das Klima den nach Westindien importierten Afrikanern vortrefflich. Sie bewährten sich als Landarbeiter und Goldgräber viel besser als die Eingeborenen, was war da natürlicher, als die Negereinfuhr, zu der ja auch Las Casas geraten hatte, energisch ins Werk zu setzen.

Knapp weist in dem schon mehrfach zitierten Aufsatz darauf hin, daß die koloniale Sklaverei ihr eigentliches Gepräge erst durch die Verbindung mit dem fortschreitenden Anbau und der Verarbeitung des Zuckerrohrs erhalten hat³. Nach den ausgezeichneten und bisher noch nicht überholten Forschungen von Edmund von Lippmann⁴ müssen wir die Heimat des Zuckerrohrs, das die koloniale Entwicklung in so hohem Maße beeinflussen sollte⁵, in Bengalen suchen. Schon in den ersten Jahrhunderten unserer Zeitrechnung wanderte das Rohr nach China, Persien und Mesopotamien, wo die Araber nach der Eroberung des Landes seine

¹ S. 10.

² Knapp, S. 13.

³ Ebenda, S. 13.

⁴ Geschichte des Zuckers, Leipzig 1890.

⁵ A. Supan, Die territoriale Entwicklung der europäischen Kolonien, S. 41.

Bekanntheit machten¹. Sie verpflanzten es dann weiter nach Ägypten, Sizilien und Nordafrika. Und hier gedieh es so prächtig, daß schon im 11. Jahrhundert die ganze Küste des nördlichen Afrikas große Plantagen und Zuckerbereitungsanstalten aufwies². Durch die Araber gelangte das Rohr von Sizilien auch nach Andalusien, von dort um 1420 nach Madeira. Einige Jahrzehnte später erschien es auf den kanarischen Inseln, und in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts ward die Zuckerkultur auf den kapverdischen Eilanden, sowie auf San Thomé eingeführt. Schon 1493 hatte Columbus das Gewächs von den kanarischen Inseln nach Haiti gebracht, und nach einem Jahr konnte er seinem Könige berichten, daß es dort ungewöhnlich gut gedeihe. Die Zuckerkultur gewann aber infolge »der unruhigen Verhältnisse, die anfangs auf der Insel herrschten, sowie wegen Mangels an Arbeitskräften«³ erst Bedeutung, als die Negersklaverei auf San Domingo festen Fuß gefaßt hatte. Im Lauf des 16. Säkulums nahm das Rohr dann seinen Weg nach Kuba, Mexiko und Peru, 1532 bürgerte sich der Zuckerrohrbau in Brasilien ein, und drei Jahre darauf soll es auf San Domingo schon 30 Siedereien gegeben haben, die durch Pferde oder durch Wasserkraft in Bewegung gesetzte Walzen zum Auspressen des Saftes verwendeten. Wohin das Rohr kam, zog es den Menschenhandel nach sich. Aber die für das tropische Amerika so charakteristische »gewerbliche Negersklaverei« darf, wie Knapp in sehr feinen Ausführungen nachweist, weder dem Zucker, noch der später auftretenden Baumwolle, oder dem Reis und Tabak zur Last gelegt werden. Sie ist lediglich ein Produkt des in diesen Gebieten entstehenden »agrarisches-industriellen Großbetriebs der Plantagen« gewesen⁴.

Über die Anfänge der schwarzen Arbeitertransporte nach Westindien und Südamerika fehlen uns zuverlässige Nachrichten. Es scheint aber, daß die Spanier nur kurze Zeit selbst daran teilgenommen haben. Nach dem Tode Ferdinands des Katholischen beschränkte Kardinal Ximenes 1516 die Negereinfuhr nach Westindien, um durch fiskalische Ausnutzung des Geschäftes möglichst

¹ H. Paasche, Zuckerindustrie und Zuckerhandel der Welt, S. 132.

² Lippmann, S. 143 f.

³ Ebenda, S. 257.

⁴ Knapp, S. 16.

viel für den Staatssäckel heraufzuschlagen¹ und dem mehr und mehr um sich greifenden Sklavenschmuggelhandel die Stirn zu bieten². Gegen hohe Abgaben wurde einzelnen Personen die Erlaubnis erteilt, eine bestimmte Zahl von Schwarzen — manchmal »mehrere Hundert auf einmal« — nach den Antillen zu verschiffen. Da durch dieses System der Negerbedarf des fernen Indiens nicht gedeckt werden konnte, übertrug die Krone das Importrecht an Laurence de Gorrebot, den Gouverneur von Bresse. Er sollte die spanischen Kolonien mit 4000 Schwarzen versorgen. »Es war ein reiner Gnadenerlaß«, schreibt Häbler, »dazu bestimmt, dem Begünstigten die Gelegenheit zu rascher und bequemer Bereicherung zu geben, ohne ihn weder dem Staate noch den Kolonisten gegenüber nach irgendwelcher Richtung hin zu verpflichten³.« Gorrebot verstand es, Kapital aus dem Privileg zu schlagen. Er ließ Negerausfuhrlicenzen meistbietend verkaufen, und die Folge war, daß durch langsame oder ungenügende Lieferungen die Sklavenpreise auf den Antillen zu einer gewaltigen Höhe emporschnellten, daß die Klagen über die »teuren« Schwarzen garnicht verstummen wollten. Die nach Arbeitern verlangenden Zuckerpflanzler und Besitzer von Goldwäschereien erlitten schweren Schaden. So blieb der spanischen Regierung nichts anderes übrig, als das an Gorrebot verliehene Privileg zu widerrufen und gegen Zahlung hoher Summen Exportlicenzen an Beamte und Privatleute zu geben. 1528 kam das Monopol in die Hände der deutschen Kaufleute Heinrich Ehinger und Hieronymus Sailer.

Die eigentlichen Sklavenlieferanten des spanischen Kolonialreiches wurden aber im Laufe des 16. Jahrhunderts die Portugiesen, und um den Negerexport so gewinnbringend als möglich zu gestalten, gewährte man in Spanien einzelnen portugiesischen Reedern oder Handelsgesellschaften sog. Asientos (Sklaven-einfuhrmonopole), die stets dem Meistbietenden zugeschlagen wurden. Die Zahl der zu liefernden Schwarzen bewegte sich nach Häbler zwischen 3400 und 4250 im Jahre. Freilich wurden nur diejenigen Sklaven gezählt, die wirklich in den westindischen Häfen anlangten und dort zur Versteigerung kamen.

¹ Vgl. für das folgende Knapp, S. 16 f. und Häbler, S. 197 ff.

² Häbler, Die überseeischen Unternehmungen der Welser, S. 71.

³ Ebenda, S. 73.

Die Transporte forderten stets eine gewaltige Zahl von Menschenleben. Ging doch bisweilen ein Drittel der eingeschifften Sklaven durch Seuchen, durch schlechte Verpflegung oder Wassermangel zugrunde. So kamen die Asientoinhaber »trotz der außerordentlichen Gewinnchancen« nicht immer auf ihre Kosten¹. Um nun das Risiko zu vermindern, wurden manchmal Monopolanteile an sog. Subkontraktoren vergeben. Portugiesische, aber auch französische, englische und holländische Schiffer übernahmen es, eine bestimmte Anzahl der kontraktlich zu liefernden Neger von Guinea oder Sierra Leone nach Westindien zu bringen. Sogar die Königin Elisabeth von England beteiligte sich an diesem Geschäft und ließ dem bekannten Seefahrer John Hawkins eines ihrer Schiffe, das den dafür recht passenden Namen »Jesus« führte².

Der Asiento galt nun keineswegs für alle Küstenplätze des spanischen Amerikas. Er beschränkte sich, wie Häbler nachweist, auf einige zentralamerikanische Häfen, auf Havanna, Cartagena, Cumana³, Caracas, Portobello⁴, Honduras und Veracruz. Nur hierhin durften Neger verladen, nur von hier aus den Plantagen das Arbeitermaterial zugeführt werden. Der Hauptmarkt war das kleine, schmutzige Portobello, das Peru und Chile mit Schwarzen versorgte. Karawanen brachten die Neger über die Landenge nach Panama, wo sie auf die für den Transport nach der Westküste bestimmten Schiffe kamen.

Daß dem Sklavenimport nur so wenige Plätze offenstanden, erleichterte den Asentisten das Einfuhrgeschäft in hohem Grade. Sie brauchten nämlich nicht überall »kostspielige Einrichtungen für ihren Handel zu treffen⁵«. So unvollkommen auch die »negrerias«, die Sklavendepots waren, ihre Herstellung und ihr Unterhalt verschlangen beträchtliche Summen. Man mußte Baracken errichten, die für die manchmal in großen Scharen eintreffenden und nicht sofort zur Versteigerung gelangenden Schwarzen genügend Raum bieten konnten, man mußte Aufseher und Beamte anstellen und für Abwehr des Sklavenschmuggelhandels Sorge tragen.

¹ Häbler, Anfänge der Sklaverei, S. 213.

² H. H. Johnston, *The Negro in the New World* (London 1910), S. 39.

³ In Venezuela.

⁴ Am Isthmus von Panama, östlich vom Eingang des Kanals.

⁵ Häbler, S. 215.

Bis zum Beginn des 18. Jahrhunderts befand sich das Negertransportmonopol für das spanische Amerika in der Hand der Portugiesen. An ihre Stelle trat dann die französische Guinea-Kompagnie. »Diese von der Regierung mit ausschließlichen Privilegien bedachte und in jeder Weise geförderte Gesellschaft zählte den König selbst zu ihren Teilhabern, dem 25% ihres Gewinns bestimmungsgemäß zufielen¹.« Wer aber auf einen Erfolg des Unternehmens gehofft hatte, sah sich bitter enttäuscht. Die französische Kompagnie versagte vollständig. Ihr fehlten zum Transport geeignete Schiffe, ihr fehlten Leute, die Erfahrung im Sklavenhandel besaßen. Sie konnte infolgedessen kaum mehr als 1000 Schwarze im Jahr den spanischen Kolonien zuführen, trotzdem sie sich ebenfalls der Hilfe von Subkontraktoren bediente. Zu keiner Zeit, meint Häbler, erreichten die Todesfälle von Negern während der Überfahrt eine solche erschreckende Höhe. Dabei drohte die Gesellschaft von Jahr zu Jahr mehr dem hoffnungslosen Kampfe gegen den Sklavenschmuggel zu erliegen, der von Holländern und namentlich von Engländern im karibischen Meer und in Zentralamerika betrieben ward. Meisterhaft verstanden es die Briten, diesem lukrativen Handelszweig eine stets wachsende Ausdehnung zu geben. Sie benutzten die seit 1655 in ihrem Besitz befindliche Insel Jamaica gleichsam als Negerreservoir und brachten auf dem Wege des Schleichhandels soviele Schwarze nach den umliegenden spanischen Häfen, daß diese Plätze eigentlich von ihnen und nicht von den französischen Asentisten mit schwarzen Arbeitern versorgt wurden.

Im Frieden von Utrecht (1713) gelang es Großbritannien, den berüchtigten Asientovertrag durchzusetzen. Er räumte der im Jahr 1711 ins Leben gerufenen englischen Südseegesellschaft für 30 Jahre das Recht ein, dem spanischen Kolonialreich, das Mexiko, Zentralamerika, die großen Antillen und mit Ausnahme von Brasilien und Guayana fast die ganze Nord-, Ost- und Westküste von Südamerika umfaßte, alljährlich 4800 Neger zu liefern. Außerdem durfte die Südseekompagnie einmal im Jahr ein 500 Tonnen großes Schiff mit englischer Ware zur Messe von Portobello senden. Eine ganz ungewöhnliche Konzession spanischerseits, denn sie be-

¹ Häbler, S. 218.

deutete nichts anderes als die Durchbrechung der gewaltigen »chinesischen Mauer«, die Spaniens Kolonien bis dahin dem europäischen Handel versperrt hatte.

Nach Kräften nutzten die Briten den Asientovertrag aus, und der mit dem Transportgeschäft Hand in Hand gehende Sklavenschmuggel sorgte schon dafür, daß die Zahl der von ihnen nach Westindien gebrachten Schwarzen die im Utrechter Frieden festgesetzte Einfuhrziffer stets überschritt. Englische Schiffe führten, wie Bryan Edwards schreibt, von 1680—1700 300 000 Sklaven im westindischen Archipel ein, und von 1700—1786 empfing Jamaica allein 610 000 afrikanische Neger¹. Daß der größte Prozentsatz derselben nach spanischen Besitzungen weiter wanderte, kann gar keinem Zweifel unterliegen. Zwar erlosch der Asientovertrag am 5. Oktober 1750², aber der Versuch Spaniens, den Negerimport in die eigene Hand zu nehmen, scheiterte an der Unerfahrenheit und der finanziellen Machtlosigkeit der zu diesem Zwecke gegründeten spanischen Asientogesellschaft. Sie wurde vom englischen Schleichhandel geradezu erdrückt. So sah sich die Regierung genötigt, nach Auflösung der Kompagnie wieder Konzessionen an meistbietende Unternehmer zu geben, ein System, das nach Häbler weder für »den kolonialen Bedarf« ausreichte, noch der Staatskasse Vorteile brachte. Das Sklavenhandelsverbot vom Jahre 1817 beseitigte dann den Asiento im spanischen Amerika nach fast dreihundertjährigem Bestehen³.

Die Portugiesen, die während des 16. Jahrhunderts Alleinherrscher im westafrikanischen Sklavengebiete waren, kannten eine derartige Monopolisierung des Negerhandels nicht. Sie versorgten ihre brasilianische Kolonie selbst mit dem nötigen Arbeitermaterial, und ihrem Beispiele folgten die nach den iberischen Völkern in Westindien und Südamerika auftretenden Holländer, Engländer, Franzosen und Dänen. Gegen Ausgang des 16. und im Lauf des 17. Säkulums erschienen diese Nationen in den Hauptsklavenländern des westlichen Afrikas. Die Holländer an

¹ Bryan Edwards, *The History, civil and commercial, of the British Colonies in the West Indies*. Second Edition. Bd. II, p. 55. Vgl. auch Artikel: Sklaverei im Handwörterbuch der Staatswissenschaften (3. Aufl.).

² Supan, S. 105.

³ Häbler, S. 223.

der Goldküste und seit 1641 in Angola, die Engländer am Gambia und ebenfalls in Guinea, die Franzosen am Senegal, Dänen und Brandenburger an der Goldküste. In den von ihnen errichteten und durch Forts geschützten Faktoreien entwickelte sich nun ein lebhaftes Tauschgeschäft. Und je reichhaltiger die Tauschgegenstände waren, die von den Schiffen gebracht wurden, desto rascher füllten sich die Laderäume mit »schwarzem Ebenholz«. Daher glichen die nach Westindien segelnden Sklavenjäger vollständigen Warenmagazinen. Kattune in allen Sorten und Farben, Leinen- und Seidentücher, schlechtvergoldete oder versilberte Degen, alte Schießwaffen, kleine Spiegel, Messer, Korallen, stark riechende Parfümerien und Essenzen, Nähnadeln, Zwirn, Feuersteine, Eisenstäbe, Armringe aus Messing und Kupfer, kupferne Becken und Ketten, Tabak, Tabakspfeifen, Branntwein und im 18. Jahrhundert Rum führten die Fahrzeuge neben vielen anderen Kurzwaren an Bord. Einflußreichen Häuptlingen wurden Geschenke verehrt, Warenproben gingen bisweilen ins Innere, um die nicht unmittelbar an der Küste wohnenden Stämme von der Güte der mitgebrachten Tauschartikel zu überzeugen¹. Da die Nachfrage nach den verschiedenen Gegenständen häufig wechselte, sandten die Vertreter der Kompagnien, später großer Sklavenfirmen Listen gangbarer Waren nach Hause mit der Bitte, sich bei den nächstfolgenden Schiffsladungen genau danach zu richten².

Über die für die Neger bezahlten Preise liegen uns in den unveröffentlichten Abrechnungen der niederländisch-westindischen Kompagnie³ zahlreiche Notierungen vor. Die Holländer gaben in den dreißiger und vierziger Jahren des 17. Jahrhunderts pro Sklaven:

in Guinea = 12—75 fl.

in Angola = 38—55 fl.

D. h. die mit ihren Schwarzen an Bord kommenden Verkäufer empfangen Waren, die diese Werte repräsentierten. Einen männlichen Sklaven konnte man zu jener Zeit für

¹ R. Schück, Brandenburg-Preußens Kolonialpolitik unter dem großen Kurfürsten und seinen Nachfolgern (1647—1721) I, S. 33.

² Schück, S. 331.

³ Wenn hier und im folgenden von der westindischen Kompagnie gesprochen wird, so ist damit die »Oude Compagnie«, die erste holländisch-westindische Gesellschaft (1621—1674) gemeint, deren Archivreste das Haag'sche Reichsarchiv bewahrt. Fortan zitiert: W. J. C. O. C.

- 100 Armringe,
- 9 Eisenstäbe,
- 75 Messer,
- 150 Ellen Leinwand,
- 1 Pipe spanischen Wein,
- 20—40 Pfund Korallen,
- 4 Paar bunte Strümpfe,
- 24 Kannen Öl,
- 25 Pfund Kupfer,
- 6 Stück grobes Bettuch

erhalten. Für 4 Eisenstäbe, 90 Armringe oder 23 Pfund Kupfer wurde eine gesunde Sklavin weggegeben, während für einen Jungen 1645 4 Eisenstäbe, 80 Armringe oder 20 Pfund Kupfer anzulegen waren. Im gleichen Jahr wurde ein Negermädchen mit 18 Pfund Kupfer bezahlt¹. Die Preise variierten nach der Stärke von Angebot und Nachfrage. 1692 mußten die Brandenburger in Groß-Friedrichsburg für einen männlichen Neger Waren im Werte von 25 Talern geben, für eine Negerin 20—22 Taler, einen Jungen 12—14 Taler, ein Mädchen etwa 10 Taler, während 1707 der Einkaufspreis eines Mannes 50—54, der einer Frau 32—36 Taler in Tauschartikeln betrug². Aus den auch für die Geschichte des Sklavenhandels bemerkenswerten Aufzeichnungen Joachim Nettelbecks, des berühmten Verteidigers von Kolberg, erfahren wir, daß in den letzten Jahrzehnten des 18. Jahrhunderts ein gut gewachsener Mann etwa 100 holländische Gulden wert war, ein Junge 60—70 Gulden, eine junge Negerin dagegen 120—140 Gulden³.

Die zum Verkauf gelangenden Schwarzen waren meist Verbrecher oder Gefangene der im beständigen Hader liegenden Negerstämme des westafrikanischen Küstengebietes. Es kam aber auch vor, daß Mangel an Beute und Hungersnöte despotische Häuptlinge veranlaßten, Untertanen auf den Sklavenmarkt zu senden, daß Männer ihre Frauen, Väter und Mütter ihre Kinder, Brüder

¹ Die Abrechnungen befinden sich in den Faszikeln W. J. C. O. C. Nr. 11, 52, 56.

² Schüick, S. 331, Anm. 66.

³ Memoiren Nettelbecks in der Ausgabe von Langewiesche (München 1910), S. 171.

ihre Geschwister an die Europäer verkauften¹. Daneben spielte der Sklavenraub eine sehr große Rolle. Betrogen wurde auf beiden Seiten, auf Seite der Verkäufer wie der Abnehmer. Die Verkäufer suchten so viel als möglich bei ihrem Handel herauszuschlagen, die Käufer billig zu kaufen. Zum Ausgleich von Preisdifferenzen dienten gewöhnlich kleine Geschenke von Messern, Spiegeln und Korallen. Daß Branntwein und Tabak bei den Kaufabschlüssen hilfreiche Dienste leisten mußten, versteht sich von selbst. Der Brandenburger Chirurg Johann Peter Oettinger² hat uns in seinem Tagebuch ein erschütterndes Bild von dem grauenhaften Handel und dem Verladen der gekauften Sklaven gegeben und Zustände geschildert, wie sie am Ausgang des 17. Jahrhunderts in Westafrika gang und gäbe waren. »Sobald eine genügende Zahl der unglücklichen Opfer beisammen war«, schreibt er, »wurden sie von mir untersucht, die gesunden und kräftigen gekauft, dagegen solche, denen Finger oder Nägel fehlten oder die mit Gebrechen behaftet waren — Magrones genannt — zurückgewiesen«.

»Die abgenommenen Sklaven mußten zu zwanzig und dreißig niederknien; die rechte Schulter derselben wurde mit Palmöl bestrichen und hierauf mittelst eines Stempels, der die Initialen C—A B—C (churfürstlich afrikanisch-brandenburgische Compagnie) trug, gebrannt; dann wurden sie in den für sie bestimmten Unterkunftsräumen streng bewacht. Waren etwa 50 oder 100 Sklaven beisammen, so wurden sie zu zweien oder dreien zusammengekoppelt und unter Eskorte an die Küste getrieben. Mir lag die Überwachung des Transports ob, zu welchem Zwecke ich in einer Hängematte hinterher getragen wurde, so daß ich die Kolonne übersehen konnte. An der Küste angelangt, landeten auf ein verabredetes Signal die Schiffsboote, um die schwarze Ladung an Bord zu nehmen. Einige dieser Unglücklichen folgten willens- und widerstandslos ihren Führern, selbst wenn sie durch die Peitsche zur Eile angetrieben wurden, andere dagegen heulten und tanzten; doch gab es auch viele, namentlich Weiber, welche die Luft mit herzerreißendem Geschrei erfüllten, das kaum durch die Trommel oder andere lärmende Instrumente übertönt werden konnte und

¹ Ebenda, S. 170.

² Oettinger war im Dezember 1692 nach Groß-Friedrichsburg gekommen.

mir oft in das Herz schnitt. Doch lag es nicht in meiner Kraft, das Schicksal dieser Unglücklichen zu ändern.

»Am 4. April war das Schiff endlich mit 738 Sklaven beiderlei Geschlechts beladen, so daß wir uns . . . verabschieden und auf das Schiff zurückkehren konnten. In Sänften bis zum Strande getragen, beschenkten wir unsere Träger und Begleiter mit Branntwein und bestiegen alsdann das Boot. — Abends erreichten wir, durchnäßt, sonnenverbrannt, zerstoehen von Moskitos und anderem Ungeziefer, glücklich das Schiff und dankten Gott, daß wir endlich gesund aus diesem Heidenlande entkommen waren. Doch Welch ein Schauer überkam mich, als ich die Räume betrat, in denen die unglücklichen Opfer untergebracht, und die schreckliche Atmosphäre einatmete, in der dieselben zu leben gezwungen waren. Paarweise an den Füßen zusammengeschlossen, lagen oder saßen sie reihenweise neben einander, und zog sich mir das Herz krampfhaft zusammen, als ich solche dem Äußern nach menschlich gebaute Wesen wie das Vieh behandelt sehen mußte¹«.

Um an Transportkosten soviel als möglich zu sparen, pferchte man gewöhnlich 200—400 Sklaven auf einem Schiffe zusammen. Bisweilen wurden sogar 500—800 auf einmal versandt. Eine gewaltige Menge, wenn man bedenkt, daß Schiffe von 180—400 Lasten (450—1000 Registertonnen), - Nußschalen nach heutigen Begriffen -, die armen Teufel nach Amerika zu bringen hatten. Man trennte an Bord Männer und Frauen von einander. Das Zwischendeck, ein Raum von manchmal nur 24 Fuß Breite und Länge und 5 Fuß Höhe ward gewöhnlich durch einen Bretterboden halbiert, und in diesen engen 2½ Fuß hohen Schlafstellen »lagen die Sklaven an Backbord und Steuerbord entlang gereiht, so dicht, daß man keinen Menschen mehr hätte dazwischen schieben können²«. Da die Ketten den Negern jegliche Bewegungsfreiheit nahmen — zwei zu zwei waren meist aneinander gefesselt — scheuerten sich die Unglücklichen »bei unruhiger See wund«, während in der Zone der Windstillen eine unerträgliche Hitze in dem vollgepfropften Raum herrschte. Im 18. Jahrhundert brachte man die Männer vielfach im Zwischendeck, die Frauen im sog. »Hintercasteel³«

¹ Zitiert bei Schück, S. 331 ff.

² Knapp, S. 17.

³ Ein Teil des Aufbaus am Achterdeck.

unter und erlaubte den Schwarzen, die Tage auf dem Verdeck in freier Luft zu verbringen, wo die Schiffsmannschaft, wie Nettelbeck es in seinen Memoiren so drastisch geschildert hat, allerlei Kurzweil mit ihnen trieb, wo die Neger an jedem Nachmittag tanzen durften¹. Derartige Vergünstigungen scheinen in früheren Jahrhunderten auf vielen Schiffen nur ein um den anderen Tag gewährt zu sein. Dazu kamen die jammervollen hygienischen Zustände an Bord und die spärliche, zweimal am Tage gereichte Nahrung, so daß es uns nicht Wunder nimmt, wenn bei langer Fahrtdauer der Tod einen großen Teil der armen Leute von den Banden der Knechtschaft erlöste. Und wieviele gingen durch Wassermangel, durch Genuß verdorbener Lebensmittel auf dem Transport elend zugrunde, wieviele fanden den Tod in den Wellen, wenn das Negerschiff einem Kaper oder fremden Sklavenjäger zur Beute fiel, der wegen Raummangels nicht die ganze Ladung übernehmen konnte.

Da die zahlreichen Sterbefälle während der Überfahrt die Gewinnchancen der Händler beträchtlich verringerten, begann man im 17., namentlich aber im 18. Jahrhundert den Negertransporten größere Aufmerksamkeit zuzuwenden und bessere sanitäre Maßnahmen zu treffen. Charakteristisch dafür sind die Anweisungen des Vlissinger Arztes Dr. H. Gallandat, der 1769 einen »Ratgeber für Sklavenhändler« herausgab². Wer Neger nach der Neuen Welt bringen wolle, heißt es in dem Büchlein, der möge auf sieben Dinge wohl achten und Sorge tragen:

daß erstens in den Schlafräumen der Schwarzen stets frische Luft herrsche,

daß zweitens das Zwischendeck reingehalten werde, und gründliche Waschungen der Sklaven stattfänden,

daß drittens der Segler dauerhaften und bekömmlichen Proviant an Bord nehme, und der Schiffskoch für Sauberkeit der Eßnäpfe Sorge,

daß viertens gutes Trinkwasser vorhanden sei,

¹ Nettelbeck, S. 215 ff.

² Noodige Onderrichtingen voor de Slaafhandelaaren, Middelburg 1769, 4^o, S. 22 ff. Die Kenntnis dieser lehrreichen Schrift verdanke ich einem freundlichen Hinweise von Herrn Professor R. H. Saltet in Amsterdam.

daß fünftens Katzen zur Vernichtung der Schiffsratten und Schiffsmäuse mitgenommen würden,

daß sechstens Kapitäne und Mannschaft die Neger gut behandelten, daß siebtens kranke Slaven die richtige Pflege erhielten.

Mitgefühl und eigenes Interesse müßten alle Händler zu derartigen Vorsorgemaßregeln zwingen, damit — um mit Nettelbeck zu reden — »die schwarze Ware desto früher und munterer an ihrem Bestimmungsorte anlange¹«. Wie sehr im 18. Jahrhundert auf Gesundheit und Wohlbefinden der gekauften Neger geachtet ward, zeigen die Memoiren des Kolberger Seemanns.

Erreichte der Guinea- oder Angolafahrer glücklich seinen Bestimmungshafen, so visitierte man zunächst Schiff und Ladung. Alsdann wurden die Schwarzen entweder auf anderen Fahrzeugen untergebracht oder in die Depots geschleppt, wo sie bis zur Versteigerung blieben. Sehr oft stellten sich kauflustige Pflanzer oder ihre Agenten sofort an Bord ein, um die Qualität der Ware zu prüfen. Der Verkauf erfolgte gewöhnlich 8—14 Tage nach Ankunft des Sklavenschiffes am Lande. Gegen Barzahlungen oder Anweisungen auf halb- oder vierteljährlich zu liefernde Kolonialerzeugnisse wurden die Sklaven losgeschlagen.

Über die in Südamerika und Westindien erzielten Preise lagen für das 16. und 17. Jahrhundert bisher nur dürftige Notizen vor, die in keiner Weise für eine Statistik ausreichten und nicht imstande waren, eine richtige Vorstellung von der Preisbewegung zu geben. Da ist es denn sehr zu begrüßen, daß sich unter den im Haag bewahrten Papieren der ersten westindischen Kompagnie für zehn Jahre (1636—1645) eine fast lückenlose Reihe von holländischen Negerauktionslisten erhalten hat. Diese Register setzen uns in die Lage, den Sklavenhandel in einem Teile Brasiliens für einen kleinen Zeitraum ziffernmäßig genau nachzuweisen und die übertriebenen Angaben über den Umfang des holländischen Negertransports nach Südamerika in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts zu berichtigen.

Von 1630—1654 gehörte das Hauptgebiet des nördlichen Brasiliens — die Kapitanien Pernambuco, Itamaraca, Parahiba, Rio Grande, Ceara und Maranhão — der niederländisch-westindischen Gesellschaft. Sie bildete aus den genannten, ehemals portu-

¹ Nettelbeck, S. 218.

giesischen Hauptmannschaften das Kolonialreich Neuholland, das sich unter dem Regiment des edlen Johann Moritz von Nassau einer kurzen Blüte erfreute, dessen Unterhalt aber so gewaltige Forderungen an die schlecht organisierte und in chronischer Geldnot schwebende Kompagnie stellte, daß schließlich ein jämmerlicher Zusammenbruch erfolgte¹. Die zur Zeit Johann Moritz' kräftig aufblühende Zuckerkultur Pernambucos verlangte große Mengen schwarzer Arbeiter, und da die Zahl der bereits im Lande befindlichen Neger nicht genügte, da die Wegnahme fremder Sklavenschiffe nur gelegentlich glückte, sahen sich die Holländer genötigt, Stützpunkte für den Negerhandel an der Westküste Afrikas zu suchen. 1637 fiel Elmina in ihre Hand, und vier Jahre später eroberten sie San Paolo de Loanda in Angola. Von diesen beiden Punkten aus wurde den Pflanzungen Neuhollands das gewünschte Arbeitermaterial zugeführt, und zwar belief sich die Totaleinfuhr von Ende 1636 bis Hochsommer 1645, also bis zum Ausbruch des portugiesischen Aufstandes, auf 23 163 Neger. Sie brachten der westindischen Gesellschaft, die sich das Sklavenmonopol vorbehalten hatte, einen Bruttogewinn von 6714 423 : 12 fl. ein². Pro Kopf mußten die Käufer durchschnittlich 200—300 fl. zahlen. Bei kräftigen oder gut gebauten Leuten stieg der Preis bisweilen auf 600—800 fl. Die besten Ergebnisse wurden, wie die nachstehende Tabelle zeigt, 1638, 1639 und 1642 erzielt.

Jahr:	Zahl der verkauften Neger:	Wert (in Gulden):
1636	1031	167,366 : 4
1637	1580	384,580 : 14
1638	1711	747,663 : 12
1639	1802	870,288 : 4
1640	1188	399,158 : 8
1641	1437	618,127 : 12
1642	2312	1,051,166
1643	3948	972,252 : 16
1644	5565	862,725 : 4
1645	2589	641,094 : 18
	23,163	6,714,423 : 12

¹ Vgl. darüber Wätjen, Holland und Brasilien im 17. Jahrhundert. Hans. Geschbl. Jahrg. 1911, S. 354 ff.

² Die Abrechnungen befinden sich in den Faszikeln W. J. C. O. C. Nr. 51—61.

Die starke Abnahme der 1645 zum Verkauf gestellten Sklaven hing natürlich mit der vorhin erwähnten portugiesischen Erhebung zusammen, die Handel und Verkehr in Neuholland zum Stillstand brachte. Als beliebtester Artikel galten im niederländischen Brasilien Neger aus Angola. Von den Guineasklaven wollten viele Pflanzer nichts wissen. Sie seien eigensinnig, träge, schwer an Arbeit zu gewöhnen und nur mit Mühe zum Gehorsam zu erziehen, könnten aber, wenn sie wollten, mehr als Schwarze aus Angola leisten¹. Im Hause wurden dagegen Guineanegerinnen wegen ihrer Sauberkeit mit Vorliebe verwandt². Wenn wir bedenken, daß beim Einkauf eines Angolasklaven Tauschartikel im Werte von 40—50 fl. genügten, und daß derselbe Mann, dessen Transport ja nicht viel kostete, in Brasilien für 200—800 fl. seinen Abnehmer fand, so läßt sich ermessen, wie vorteilhaft das Negerimportgeschäft für die Kompagnie war. Am Ausgang des 17. Jahrhunderts wurden im französischen Westindien Neger gelegentlich mit 475 frcs. bezahlt³, und zu Nettelbecks Zeit erzielten Männer und junge Burschen in Holländisch-Guayana 400—500 fl., verheiratete Negerinnen 200—300 fl. »Hatten aber Mädchen«, sagt Nettelbeck, »noch auf Jugend, Fülle und Schönheit Anspruch zu machen, so stiegen sie im Wert bis auf achthundert oder tausend Gulden und wurden oft von Kennern noch bedeutend besser bezahlt«⁴. Bryan Edwards führt in seiner Geschichte von Britisch-Westindien einen Preiskourant aus dem Jahre 1791 an, wonach auf Jamaica und anderen England gehörenden Inseln für Neger folgende Summen zu geben waren:

¹ Gouverneur und hoher Rat an die Kammer von Seeland, 14. Januar 1638 (W. J. C. O. C. Nr. 53); der hohe Rat an dieselbe Kammer, 1. Oktober 1644 (W. J. C. O. C. Nr. 59).

² Rapport van den Staet der Geconquesteerde Landen in Brasil gedaen door d' heer Adriaen van der Dussen aende Vergaderinghe der XIX ter camer Amsterdam, 4. April 1640 (W. J. C. O. C. Nr. 46). Nach Gallandat, a. a. O., S. 19 wurden im 18. Jahrhundert die aus bestimmten Teilen Guineas und zwar aus Kormantan, Whydah und dem Fantilande kommenden Neger mehr als die Angolasklaven geschätzt.

³ R. P. Labat, *Nouveau Voyage aux Isles de l'Amérique* (Ausgabe von 1742) Bd. IV, S. 419.

⁴ *Memoiren*, S. 228.

»An able man in his prime . . .	= 50 £.
an able woman	= 49 „
a youth approaching to manhood	= 47 „
a young girl	= 46 „
boys and girls	from 40 to 45 £.

Der Wert eines Säuglings betrug 5 £. Die Einfuhrtaxe erhöhte den Preis um ungefähr 20 Schilling pro Kopf¹.

Sobald die Auktion vorüber war, kamen die Schwarzen in die Hände der Sklavenhalter und auf die Plantagen. Der Neger wurde »Rechtsobjekt, nicht Rechtssubjekt« sagt Schanz. »Er konnte wie das Vieh verkauft, vertauscht, vermietet und verpfändet werden, er konnte weder Prozesse führen, noch Eigentum erwerben oder eine rechtmäßige Ehe schließen; er besaß weder eine rechtlich anerkannte Familie noch Kontrolle über seine eigenen Kinder. Die Gestaltung seines Familienlebens hing vielmehr gänzlich von den Launen des Sklavenbesitzers ab, ohne dessen Zustimmung er sich nicht freikaufen konnte.« Dazu kam, daß »die Sklaverei erblich und der Stand der Mutter für das Kind entscheidend war².«

Da jede Pflanzung, mochte hier Zucker, Tabak, Baumwolle oder Reis gebaut werden, »ein kleines unabhängiges Reich für sich bildete«, war auch die Behandlung der Neger eine ganz verschiedene. Der Charakter des Eigentümers spielte, wie Schanz treffend bemerkt, die entscheidende Rolle, und es ist nicht zu bestreiten, daß vielfach rohe Ausschreitungen vorkamen, und daß sich einzelne Sklavenbesitzer zu bestialischen Quälereien ihrer Neger hinreißen ließen. Je höher die Bildung des Pflanzers war, »desto schroffere Formen« nahm die Sklaverei auf seiner Besitzung an. »Der steigende Bedarf an Arbeitskräften«, schreibt Alexander Supan, »die Sorge um Aufrechterhaltung der Disziplin« führten im Lauf der Zeit »zu immer härterer Behandlung«, und zugleich verschärfte sich »der soziale Gegensatz zwischen Herrn und Sklaven³.«

Gleichwohl dürfen wir uns die Negerklaverei in Amerika nicht so vorstellen, als sei menschliche Behandlung ein Ausnahmezustand gewesen! Dafür waren ja die Negerpreise viel zu hoch⁴,

¹ Bryan Edwards Bd. II, S. 130, Anm. c, S. 132, Anm. e.

² Moritz Schanz, Der Neger in den Vereinigten Staaten, S. 24.

³ Supan, a. a. O., S. 173.

⁴ »Die Kerle haben ja Geld gekostet« sagt Nettelbeck.

dafür waren die Schwarzen zu brauchbare und unentbehrliche Arbeiter, um lediglich frivoles Spiel mit ihnen zu treiben. Minder bemittelte Pflanzer — sie bildeten ja in den tropischen Kolonien Amerikas die Überzahl — wurden ganz von selbst zur Schonung des kostspieligen Materials gezwungen! Es war daher nichts Seltenes, daß Neger und namentlich Haussklaven es recht gut hatten und mit rührender Anhänglichkeit an ihrer Herrschaft hingen.

Von allen sklavenhaltenden Völkern behandelten die Portugiesen, diese Sklavenhändler *kat'exochen*, ihre schwarzen Untergebenen am besten. Das geht mit Deutlichkeit aus den Untersuchungen hervor, die der bekannte Afrikaforscher und Weltreisende Sir Harry Johnston in seinem oben zitierten Buche *„The Negro in the New World“* angestellt hat¹. Sind Johnstons historische Darlegungen auch durchaus nicht einwandfrei und stützen sie sich vielfach auf Reisebeschreibungen oder Geschichtsquellen zweifelhaften Wertes, so hat er doch in diesem Punkte das Richtige getroffen. Wiederholt wird in holländischen Berichten des 17. Jahrhunderts auf das Geschick der Portugiesen im Negerhandel hingewiesen. Im Jahre 1643 schrieb ein Agent der westindischen Kompagnie den seeländischen Direktoren: *„Die Portugiesen sind viel bessere Sklavenhändler als wir. Sie bringen auf einer kleinen Karavelle mit Leichtigkeit 500 Schwarze unter, während unsere großen Schiffe kaum 300 auf einmal transportieren können. Durch Sauberkeit an Bord und gute Ernährung, durch Versorgung der Neger mit Decken erreichen es die Portugiesen, daß auf ihren Schiffen Todesfälle etwas sehr Seltenes sind. Überdies gewöhnen sie ihre Schwarzen schon in Afrika an das Sklavenleben, damit sie in der Neuen Welt den Zustand der Unfreiheit nicht mehr empfinden. Wenn wir ihrem Beispiel folgen, erhalten wir bessere Ware, haben weniger Tote auf dem Transport und können in Brasilien höhere Preise erzielen.“*

Die zahllosen schwarzen Arbeiter, die nach der Entdeckung der Diamanten und Goldfelder in Minas Geraes und Matto Grosso nach Südbrasilien gesandt wurden, führten dort keine hoffnungslose

¹ Kapitel V: Slavery under the Portuguese.

² Rapport von P. Morthamer über seine Expedition nach Angola. Der Kammer von Seeland am 29. Juni 1643 übergeben (W. J. C. O. C. Nr. 46).

Existenz, »kein Leben in der Hölle«, wie manche ihrer Leidensgenossen in Britisch-Westindien, in Holländisch-Guayana oder im Süden Nordamerikas. »As regards their general treatement of the negro slave, male or female,« sagt Johnston, »the Portuguese and Brazilians by no means occupy a bad position in the scale of international morality. On the contrary, they rival the Spaniards for the first place in the list of humane slave-holding nations¹.« Portugiesische, aber auch spanische Sklaven brauchten an Sonn- und Feiertagen nicht zu arbeiten. Sie konnten sich mit einer bestimmten Summe freikaufen, die sie durch freiwillige Arbeitsleistung an Festtagen verdienten, sie bekamen ein Stück Land, auf dem sie Früchte und Gemüse ziehen durften. Man brachte die Neger in ordentlichen Wohnungen unter und sorgte für entsprechende Verpflegung. Zu Wohlstand gelangte und freigewordene Schwarze nahmen nicht selten lebhaften Anteil am Sklavenhandel. Zwar kamen auch im spanischen und portugiesischen Amerika Negermißhandlungen vor, aber ein Zeichen für die guten Beziehungen zwischen Schwarzen und Weißen war die außerordentlich geringe Zahl von Sklavenaufständen in diesen Gebieten. Erst im 19. Jahrhundert, als sich der Abfall Südamerikas vom Mutterland vollzogen hatte, als die Antisklavereibewegung immer weitere Bahnen zog, fanden gelegentlich Negerrevolten statt, so z. B. 1823 und 1844 auf Cuba². Auch nach Abschaffung der Sklaverei blieben viele Neger ihren alten Herren treu und wollten keinen Gebrauch von der einst so schmerzlich verlorenen Freiheit machen.

Über die Zustände im französischen Westindien sind wir durch die Schilderungen des Missionars P. P. Du Tertre³ und das bereits genannte Buch des Pater Labat vorzüglich orientiert. Hier trat die Peitsche häufiger als in den Kolonien Spaniens und Portugals in Aktion, denn jede, auch die kleinste Verfehlung, die

¹ Johnston, a. a. O., S. 89.

² Ebenda, S. 42.

³ *Histoire générale des Antilles habitées par les François*, t. II, Paris 1667. Ich wurde auf dieses Werk durch die Lektüre von Karl Sappers: In den Vulkangebieten Mittelamerikas und Westindiens (Stuttgart 1905) aufmerksam. Sappers Darstellung vom Negerleben im französischen Westindien beruht zum guten Teil auf Auszügen aus Du Tertres Werk.

sich Neger zu schulden kommen ließen, wurde mit schweren Strafen geahndet. Ohne diese Härte, meint Du Tertre¹, sei es ganz unmöglich, den Gehorsam unter den Schwarzen aufrecht zu erhalten. Wenn man ihnen nicht beständig den Herrn zeige, würden sie unbotmäßig, diebisch und faul. Da der Sklavenbesitzer seine Neger züchtigen durfte, wie er wollte, und die Regierung selbst gegen die Tötung eines Schwarzen, wenn sie bei Nacht geschah, keinen Einspruch erhob, waren die Sklaven auf den französischen Antillen der Willkür ihres Herrn bedingungslos preisgegeben. Er bestimmte das Strafmaß, das auf jeder Plantage nach Charakteranlage und Temperament des Pflanzers andere Abstufungen zeigte. Kleinere Vergehen wurden meist mit Peitschenhieben gesühnt, Diebstähle und Verbrechen mit Durchbohrung oder Abschneiden der Ohrmuscheln, bis das Gouvernement von Martinique 1670 die Negerverstümmelung untersagte². Entflohenen und wieder aufgegriffenen Schwarzen legte man schwere Gewichte an die Füße und band sie an Pfähle, wo sie blutig geschlagen, und ihre Wunden, wohl um Infektionen zu verhüten, mit Pfeffer, Salz oder Zitronensaft eingerieben wurden, »ce qui leur cause des douleurs incroyables«. Die Furcht vor der Peitsche schreckte manchen Neger ab, noch einmal sein Heil in der Flucht zu suchen. Eine große Zahl aber zog das wilde, wenn auch entbehrrungsreiche Dasein im Busch der harten Knechtschaft vor. Daß die Klagen über das geringe Wachstum der Negerbevölkerung auf den französischen Zuckerinseln nicht verstummen wollten, hatte seinen Grund in der eben geschilderten Schwierigkeit, die Schwarzen an die Scholle zu fesseln, in Krankheiten, die alljährlich viele der unterernährten, schlecht domizilierten und mangelhaft bekleideten Neger dahinnrafften, sowie in der rücksichtslosen Ausbeutung der Arbeitskräfte. Verlangten doch einzelne Pflanzler fast übermenschliche Leistungen von ihren Sklaven!

Es ist ein trübes Bild, das Du Tertre vor unseren Blicken entrollt. Und doch leuchten, wie Sapper schreibt, »aus dem allgemeinen Dunkel wenige helle Bilder freundlich hervor«. So durften sich Neger durch »etwas Geflügel- und Schweinezucht

¹ Für das folgende bildet Abschnitt VIII in Du Tertres 2. Bande: Des Esclaves des Antilles, S. 483 ff. die Grundlage.

² Sapper, S. 231, Anm. 1.

durch Garten- und Feldbau, kleine Subsistenzmittel verschaffen¹, sie konnten sogar Ehen eingehen, wenn Sklave und Sklavin zwei verschiedenen Herren gehörten¹. Man erlaubte ihnen an Sonn- und Feiertagen ihrer unbändigen Spiel- und Tanzsucht zu fröhnen und kargte bei solchen Gelegenheiten auch mit Branntwein nicht.

Die bösen Erfahrungen, die französische Pflanzer mit ihrem System der Negerbehandlung machen mußten, nötigten sie in der Folgezeit, milder und vorsichtiger mit dem wertvollen Arbeitermaterial umzugehen. Das lehrt uns — Sapper hat es bereits festgestellt — ein Vergleich der Angaben Du Tertres mit den Schilderungen des Pater Labat², der um die Wende des 18. Jahrhunderts im französischen Westindien tätig war und Gelegenheit genug hatte, das dortige Negerleben zu studieren. Durch zwei Maßnahmen suchten die Pflanzer damals der Landflucht ihrer Schwarzen vorzubeugen und ihnen den Aufenthalt auf den Plantagen erträglicher zu gestalten. Einmal durch Sorge für körperliches Wohlbefinden. So bekamen die Sklaven gute Kleidung und Ernährung, sie wurden in reinlichen Hütten untergebracht, und man ließ ihren Gesundheitszustand durch den Pflanzungsarzt kontrollieren. Zweitens durch Abgabe kleiner Ländereien, auf denen die Neger Tabak, Baumwolle, Gemüse und Früchte für den eigenen Bedarf pflanzen durften. Flüchtete ein Sklave trotzdem, und ward er seinem Herrn zurückgebracht, so nahm man ihm das Gartenland oder die Hühner und Schweine wieder fort. Diese Konfiskationen sahen die Schwarzen als sehr empfindliche Strafe an, weil die Erträge ihrer Äcker den Unterhalt einer großen Familie erleichterten und nicht selten hübsche Verdienste abwarfen. Labat erzählt uns, er habe Neger gekannt, die durch Verkauf von selbst gezogenem Tabak jährlich über 100 Taler eingenommen hätten. Um die auf den Auktionen erstandenen Schwarzen besser an das Klima und die neue Umgebung zu gewöhnen, ließ man sie nicht sofort die Arbeit aufnehmen, sondern gab ihnen eine Woche Zeit, sich von den Strapazen des Transports zu erholen. Als vortreffliches Erziehungsmittel bewährte sich die Überweisung der Neulinge an ältere Neger, durch die sie in ihre Tätigkeit eingeführt und zur

¹ Du Tertre II, S. 504; Sapper, S. 237.

² Vgl. dafür Labat, Nouveau Voyage, IV, S. 418 ff.

christlichen Taufe langsam vorbereitet wurden. Da ein gesunder Sklave nicht billig war, die Pflanzer aber nur arbeitsfähige Leute gebrauchen konnten, so »mag der Egoismus zur Milderung des Sklavenloses ebensoviel beigetragen haben wie die Menschenfreundlichkeit¹«.

Unter harten Gesetzen scheinen die Neger auch in den tropischen Kolonien Englands, auf Jamaica, den kleinen Antillen, in Britisch-Honduras und seit 1803 in Britisch-Guayana gestanden zu haben, wenn wir Johnstons Mitteilungen Glauben schenken dürfen. Mit unmenschlichen Strafen habe man dort die kleinsten Vergehen gestühnt, und bis zum Ausgang des 18. Jahrhunderts sei die Behandlung von Negern und Mulatten äußerst brutal gewesen. Ein kostspieliges Vergnügen, meint Johnston ironisch, denn der Sklave sei doch nun einmal ein Wertobjekt, und der Pflanzer werfe sein Geld zum Fenster hinaus, wenn er ihn verstümmele oder töte². Ganz besonders schlimm müssen es die Engländer nach den Angaben unseres Autors auf Barbados getrieben haben. »For a hundred years slaves were mutilated, tortured, gibbeted alive and left to starve to death, burnt alive, flung into coppers of boiling sugar, whipped to death, overworked, under-fed, obliged from sheer lack of any clothing to expose their nudity to the jeers of the »poor« whites³«. Kein Wunder, wenn hier Negerrevolten und Versuche, die Weißen zu massakrieren, an der Tagesordnung waren. Soll doch die Zahl der Barbadossklaven infolge der Exzesse von 1700 bis 1800 um nicht weniger als 35 000 Menschen zurückgegangen sein!

Daß es sich hier um starke und vielleicht bewußte Übertreibungen handelt — will doch Johnston die Lage des amerikanischen Negers so grell wie möglich beleuchten — zeigt ein Blick in das mehrfach erwähnte Buch von Bryan Edwards. Dieser ausgezeichnete Kenner von British-Westindien im 18. Säkulum stellt die Sklavenmißhandlungen keineswegs in Abrede. Aber sie kamen nicht so häufig und nicht auf allen Plätzen vor, wie man sich das in Europa ausmalte. Die Behandlung der Schwarzen war hier durchaus nicht schlechter als auf den französischen Antillen, und

¹ Sapper, S. 239.

² Johnston, S. 216.

³ Ebenda, S. 217 f.

harte Strafen wurden den Pflanzern auferlegt, die sich zu Quälereien ihrer Neger hinreißen ließen. Was Nahrung, Kleidung und Krankenpflege anging, so konnte nach Bryan Edwards Ansicht die halbe Bauernschaft Europas mit Neid auf den westindischen Sklaven blicken¹, vorausgesetzt, daß er Eigentum eines milde und gerecht denkenden Herrn war.

Die Scheußlichkeiten, von denen Johnstons Quellen aus den britischen Besitzungen berichten, sollen noch harmlos im Vergleich zu den Vorgängen gewesen sein, die sich während des 18. Jahrhunderts in Holländisch-Guayana abgespielt haben. Ich glaube nicht, daß diese haarsträubenden, kaum wiederzugebenden Erzählungen von den Folterqualen, Verstümmelungen und dem bestialischen Hinmorden schuldiger und unschuldiger Sklaven, von der Rachsucht eifersüchtiger weißer Frauen und der Paschawirtschaft holländischer Pflanzler der Kritik standhalten werden, wenn sich ein Forscher finden sollte, der Mut und Kraft genug besäße, das gewaltige, im Haag bewahrte Aktenmaterial der zweiten westindischen Kompagnie daraufhin zu prüfen. Johnston stützt seine Schauergeschichten zum Teil auf die tendenziöse, für Abschaffung der Negersklaverei Propaganda machende und mit grausigen Bildern ausgeschmückte Reisebeschreibung des Kapitän J. G. Stedman², die als historische Quelle nur mit größter Vorsicht benutzt werden darf. Stedmann, ein englischer Marineoffizier, kämpfte in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts gegen die Buschneger von Surinam und lernte dabei die Verhältnisse des Landes kennen. Da seinen Schilderungen noch heutigen Tages, wie das Beispiel Johnstons lehrt, unbedingter Glaube beigemessen wird, möchte ich bemerken, daß die Darlegungen Stedmans in manchen Punkten unzweifelhaft das Richtige getroffen haben, daß es sich aber in den meisten Fällen um Verallgemeinerungen besonders schlimmer Ausschreitungen handelt. Derartig grauenhafte

¹ History of the West Indies II, S. 141. Vgl. das gleichlautende Urteil von Th. Gage in seinem New survey of the West Indies über die Lebensbedingungen der Indianer bei E. Daenell, Die Spanier in Nordamerika, S. 75, Anm. 1.

² Narrative of an Expedition to Surinam (London 1796). Das Buch war mir leider nur in einer französischen Übersetzung zugänglich: Voyage à Surinam, 3 Bände (Paris 1800).

Zustände, wie er sie mit Behagen schildert, können unmöglich die Regel in Holländisch-Guayana gebildet haben. Sonst würden die unlängst von der Hakluyt Society veröffentlichten Berichte des vortrefflichen Gouverneurs Storm van s'Gravesande, der um die Mitte des 18. Säkulums die Geschicke der Kolonie leitete und mit herzerfrischender Offenheit die Kompagniedirektoren über die in Guayana herrschenden Mißstände aufklärte, Material für Stedmans Behauptungen enthalten! Gibt doch der Engländer selbst zu — ich zitiere nach der französischen Übersetzung — »la justice et la vérité me forcent à déclarer cependant que les cruautés qui produisent un tel effet ne sont pas générales. Dans quelques plantations les esclaves sont . . . traités comme des hommes doivent l'être¹«. Daß in der holländischen Besetzung die Neger streng gehalten wurden, daß sich Pflanzer grobe Exzesse zu Schulden kommen ließen, soll keineswegs in Abrede gestellt werden. Aber schlimmer als in Britisch-Westindien oder in den Südstaaten der Union sah es auch hier nicht aus. Und was das Buschnegertum angeht, das in Surinam zu besonders starker Entfaltung gelangte, so haben zu seiner Entstehung nicht die Grausamkeiten der Pflanzer Anlaß gegeben, sondern der Geiz der hier im 17. Jahrhundert eingewanderten portugiesischen Juden, die zur Vermeidung der Kopfsteuer 1663 ihre Schwarzen in die Wildnis sandten².

Der erste Anstoß zur Beseitigung des Sklavenhandels erfolgte um die Mitte des 18. Säkulums von Seiten der Quäker in den Neuenglandstaaten. Ihre Bestrebungen fanden lebhaften Widerhall auf den britischen Inseln. Nach und nach begann unter dem Einfluß der Literatur des Aufklärungszeitalters eine andere Auffassung über die Negersklaverei und ihre Begleiterscheinungen in der Christenheit zu erwachen. Wohl waren schon im 17. Jahrhundert gelegentlich Stimmen laut geworden, die in nachdrücklicher Weise die Knechtung der afrikanischen Neger verurteilten. Aber die »großen offiziellen Kirchen«, von denen doch die Antisklavereibewegung hätte ausgehen müssen, hatten absolut versagt und »nichts dazu getan, die Menschheit von der Pest des Sklavenhandels zu

¹ Storm van s'Gravesande, *The Rise of British Guiana*. 2 Bände.

² *Voyage*, III, S. 84 f.

³ Supan, S. 86.

befreien¹. Jetzt ergriff England die Initiative. Dasselbe England, das an dem Import von Farbigen nach Amerika den stärksten Anteil gehabt hatte, ward am Ausgang des 18. Jahrhunderts der Führer Europas im Kampf gegen den Sklavenhandel und suchte von vornherein ein allgemeines Verbot der Negerausfuhr auf völkerrechtlicher Grundlage durchzusetzen. Treffend weist Supan in seinen Ausführungen über die Abolitionsbestrebungen darauf hin, daß ökonomische Gründe Großbritannien zu diesem Schritte drängten. Denn »Kolonien mit freier Negereinfuhr hätten seinen eigenen eine gefährliche Konkurrenz bereitet. Deshalb benutzte es die Friedensverträge am Ende der napoleonischen Kriege dazu um auch die anderen Mächte in gleicher Weise zu binden². Doch die erhoffte Wirkung blieb aus. Der Wiener Kongreß erklärte nur sein prinzipielles Einverständnis mit der Beseitigung der schwarzen Sklaverei.

Außerordentliche Schwierigkeiten waren noch zu überwinden, ehe das große Ziel erreicht wurde. Daß die Sklavenbarone in Westindien, im spanischen Südamerika, portugiesischen Brasilien und in den Südstaaten der Union der kraftvoll auftretenden Antisklavereibewegung energischen Widerstand entgegengesetzten, konnte man ihnen von ihrem Standpunkte aus kaum verargen. Sie hatten die gesamte Plantagenwirtschaft auf Sklavenarbeit aufgebaut und sollten nun mit einem Male in den willenlosen schwarzen Geschöpfen Menschen sehen, deren Rechte der Weiße respektieren mußte. Und ebenso verständlich war es, daß die von der Sklaverei lebenden Reeder und Händler nicht auf die großen und sicheren Gewinne Verzicht leisten wollten. So wurde das Geschäft trotz der scharfen Aufsicht britischer Kreuzer im geheimen weiterbetrieben, und Afrika durch spanische, portugiesische und französische Sklavenhändler von 1807—1847 um über fünf Millionen Menschen beraubt. Die Jagd, die englische Kriegsschiffe auf Negertransportfahrzeuge machten, »hatte«, wie Karl Grünberg schreibt »nur noch erhöhte Greuel gegen die lebende Ware zur Folge«. Dadurch stieg die Zahl der Todesfälle während der Überfahrt rapide. Sie betrug von 1807—1819 durchschnittlich 19—20% und

¹ Supan, S. 173.

² Ebenda, S. 173.

schwoll bis 1847 auf 25% an. »Den Sklavenhandel verbieten genügte also offenbar nicht mehr. Das einzige Mittel, ihn wirklich auszurotten, war: ihn überflüssig zu machen, d. h. die Sklaverei aufzuheben¹.« Auch auf diesem Wege ging England voran. Nach vorbereitenden Maßnahmen trat am 1. August 1838 die Emanzipation in allen britischen Besitzungen in Kraft, und damit kam die Abolitionsbewegung ein gutes Stück vorwärts, weil dem Sklavenhandel wichtige Absatzgebiete verschlossen wurden. Das englische Beispiel wirkte alsbald auf die europäischen Mächte zurück, die Plantagenkolonien in Amerika besaßen. Die Revolution von 1848 beseitigte die Negerklaverei in Französisch-Westindien, dasselbe Jahr brachte auch den Schwarzen auf den dänischen Inseln die Freiheit. 1863 folgten die holländischen Kolonien, nach Ausgang des Sezessionskrieges die Südstaaten Nordamerikas, 1873 Puertorico und 13 Jahre darauf Cuba. Zuletzt entschied sich Brasilien, wo verschiedene, aber erfolglose Emanzipationsversuche angebahnt waren, für völlige Aufhebung der schwarzen Sklaverei. So erreichte 1888 die jahrhundertlang getragene Knechtschaft der Negerbevölkerung Westindiens und Südamerikas ihr Ende.

Uns bleibt noch zum Schluß die Beantwortung der wichtigen Frage übrig: hat die Negeremanzipation den früher sklavenhaltenden Ländern Segen gebracht, und sind die Schwarzen durch die Befreiung zu einer besseren Lage gelangt? Im lateinischen Amerika gewiß nicht. Das Aufhören der Sklaverei hatte für alle Plantagengebiete, namentlich aber für Westindien und Mittelamerika die traurigsten Folgen. Haiti, die Perle des französischen Westindiens und das blühendste Zuckerland im 18. Jahrhundert, verfiel in Unkultur, als das durch die französische Revolution befreite schwarze Element sich dort selbst überlassen blieb. Aber auch auf Barbados, Jamaica und den meisten anderen Inseln wurden viele Pflanzungen wertlos, weil die Arbeiter fehlten, sie in Betrieb zu halten. Hier und da sank die Produktionsfähigkeit des Bodens auf ein Drittel, während wohlhabende Städte verarmten. »Mit der schwindenden Kapitalkraft der Pflanzer«, schreibt Sapper, »ging auch die Blüte des Handels und der Wohlstand der schwarzen Arbeiter dahin².« Und zu all dem Elend kam die immer

¹ Artikel: Sklaverei im Handwörterbuch der Staatswissenschaften.

² Sapper, S. 247.

fühlbarer werdende Konkurrenz des europäischen Rübenzuckers. Da der Arbeitszwang aufhörte, und nur der Selbsterhaltungstrieb den Neger zur Tätigkeit nötigte¹, wurden die ehemaligen Sklaven zur Landplage im romanischen Amerika. In den meisten Pflanzungsgebieten bildeten sich Rotten von schwarzen Strolchen und Tagedieben, in den Städten entstand ein »faulenzendes Negerproletariat«, das nur bei drückendstem Nahrungsmangel widerwillig zur Arbeit greift. Wohl gibt es unter den Schwarzen Westindiens und Brasiliens rühmliche Ausnahmen, fleißige und unternehmungslustige Handwerker oder kleine Landbesitzer. Im allgemeinen gilt jedoch für das spanische Amerika der Satz, daß die schwarze Rasse hier nur durch die weiße gehoben werden kann, und daß die Erziehung zur Arbeit dort am ersten gelingen wird, wo die Zahl der Neger geringer als die der »herrschenden und erziehenden Weißen« ist².

¹ Sapper, S. 246.

² Artikel: Negerfrage im Handwörterbuch der Staatswissenschaften.

IX.

Die Organisation der deutsch-hansischen Kaufleute in England im 14. und 15. Jahrhundert bis zum Utrechter Frieden von 1474.

Von

Karl Engel.

In den früheren Darstellungen der Beziehungen der deutschen Hanse zu England und der Verhältnisse der hansischen Kaufleute in England selbst haben nur die organisierten Niederlassungen deutscher Kaufleute zu London, Boston, Lynn, Hull, Yarmouth und Ipswich Beachtung gefunden. Im übrigen sind die Quellen für eine Darstellung des Verkehrsgebietes der Deutschen in England während des 14. und 15. Jahrhunderts unbenutzt geblieben. Aus den Privilegien, den Klagen über ihre Verletzung und den Schutzbriefen für einzelne Kaufleute geht hervor, daß die deutschen Kaufleute das Recht des freien Handelsverkehrs im ganzen Königreich England besaßen, daß in lokaler Hinsicht ihr Verkehr in England keiner Beschränkung unterlag. Im einzelnen geben uns vor allem die königlichen Arrestbefehle und die Proteste hansischer Kaufleute gegen erlittene Beraubungen darüber Auskunft, an welchen Orten Englands hansische Schiffe, hansische Kaufleute und hansisches Gut anzutreffen waren.

Die Hafenstädte.

In erster Linie kommen die Hafenstädte, in zweiter das Binnenland für den hansischen Verkehr in Betracht. Hansische Kaufleute sind nachzuweisen in folgenden Häfen: an der Ostküste auf Holy Island in der Nähe von Berwick, in Tynemouth, Newcastle, Hartlepool, Scarborough, Ravensworth, Hull, Grimsby, Boston, Lynn, Yarmouth, Lowestoft, Ipswich, Harwich, Colchester,

London, Gravesend, Sandwich, Dover; an der Südküste in Camber, Chichester, Portsmouth, Southampton, Exeter, Plymouth, Penryn, Falmouth, und an der Westküste in Bristol. Es sind, wie man sieht, in dieser Liste fast alle Häfen der Ost- und Südküste Englands vertreten. Der Besuch der einzelnen Häfen war verschieden stark. London, seit alters her der erste Hafenplatz Englands, hat von jeher auch die meisten hansischen Schiffe angezogen. Nächst London war in Lynn, Boston und Hull der hansische Verkehr am stärksten. Nach der Darlegung Kunzes hat in Boston, das im 13. Jahrhundert alle anderen Häfen an Bedeutung für die Wollausfuhr übertroffen zu haben scheint¹, die Ausfuhr von Wolle und Tuch durch deutsche Kaufleute auch während des 14. Jahrhunderts eine hervorragende Rolle gespielt². Auch in Lynn und Hull entfiel auf deutsche Kaufleute, wenn auch nicht in dem Maße wie in Boston, ein starker Anteil an dem Woll- und Tuchexport³. Für die Stärke des deutschen Verkehrs in diesen Häfen im 15. Jahrhundert gibt ein Verzeichnis der Verluste⁴, welche hansische Kaufleute in den Jahren 1468/1469 durch den Arrest erlitten hatten, den das königliche Gericht im Sommer 1468 über alle Hansen und ihre Güter verhängte, einen willkommenen Anhalt. Nächst London, auf das fast zwei Drittel des Gesamtschadens fallen, weist Lynn mit einem Achtel des Gesamtschadens den stärksten Verkehr auf; Boston und Hull folgen an dritter und vierter Stelle.

Hinter diesen Häfen tritt der Verkehr in den anderen Hafenzentren zurück. Newcastle hat sich durch seine Eigenschaft als Ausfuhrhafen der Wolle und der Erzeugnisse aus den nördlichen Bergwerken einen regelmäßigen Besuch deutscher Kaufleute gesichert⁵. Für bedeutenderen Verkehr deutscher Kaufleute in

¹ K. Kunze, *Hanseakten aus England*, *Hansische Geschichtsquellen* Bd. VI, S. XLII und Anm. 3.

² Kunze, S. XLIII, XLIV.

³ Kunze, S. XLIII, XLIV, Nr. 365, 367, 369, 375 c, 376 b.

⁴ HUB. 9, Nr. 541, XI.

⁵ Kunze, S. XLIV u. Anm. 7. Schon 1295 finden wir zwölf deutsche Schiffe dort. Kunze, Nr. 16 c. Über die Handelsverbindung Newcastles mit Stralsund erhalten wir um die Wende des 14. und 15. Jahrhunderts Nachricht. HUB. 5, Nr. 502. 1434 erheben die Deutschen Klage über die dortigen hohen Zölle. H.R. II, 1, Nr. 384, § 3. Mit seiner Beteili-

Bristol legt Zeugnis ab, daß die Hansestädte im Jahre 1450 neben London, Boston, Hull, Lynn, Ipswich und zwei Plätzen im Innern auch von dieser Stadt Garantieleistung für den vollen Genuß der hansischen Privilegien verlangten¹. Während wir am Ende des 13. und im 14. Jahrhundert in Ravensworth² und besonders in Scarborough³ viele deutsche Schiffe treffen, fehlt über den Besuch dieser Häfen durch Deutsche im 15. Jahrhundert bisher jede Nachricht. Den Grund für ein Sinken des deutschen Verkehrs in Scarborough könnte man in den wiederholten Beraubungen deutscher Kaufleute im Hafen dieser Stadt während der letzten Jahrzehnte des 14. Jahrhunderts⁴ finden.

Der wichtige Heringsmarkt Gr. Yarmouth übte während der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts eine starke Anziehung auf deutsche Kaufleute, vor allem auf Hamburger aus⁵. Aus dem Jahre 1383 gibt uns ein Vertrag⁶, welchen die Vertreter der deutschen Genossenschaften in England abschlossen, Nachricht über das Bestehen einer organisierten Niederlassung deutscher

gung am Gesamtschaden von 1468/69 steht es an sechster Stelle. HUB. 9, Nr. 541, XI.

¹ H.R. II, 3, Nr. 651, § 2. Sonst bieten die hansischen Quellen kaum eine Nachricht, die Bristols Bedeutung für den hansischen Verkehr erkennen läßt. 1340 wird es unter den englischen Häfen genannt, deren Zölle einigen deutschen Kaufleuten verpfändet wurden. Kunze, Nr. 114. 1370 geht ein lübisches Schiff nach Bristol. Kunze, Nr. 197. In dem hansischen Schadenverzeichnis von 1468/69 ist es nicht erwähnt.

² 1294 waren dort 32 deutsche, niederländische und wendische Schiffe gelandet. Kunze, Nr. 16 a. 1318 wurde in Ravensworth ein Lübecker Schiff, 1344 drei Schiffe aus Lübeck und Stralsund arrestiert. Kunze, Nr. 63, 129.

³ Dort erfolgte 1294 die Arrestierung von zwölf Schiffen aus Staveren, Stralsund, Kampen, Riga und Ludingakerk in Friesland. Kunze, Nr. 16 b. 1378 waren vier Kaufleute aus Ostland und Seeland in Scarborough anwesend. Kunze, Nr. 202. Zahlreich sind die Klagen preußischer Kaufleute über Beraubungen in Scarborough während der siebziger und achtziger Jahre des 14. Jahrhunderts. H.R. I, 3, Nr. 199, §§ 2, 8, Nr. 201, § 1, Nr. 202, §§ 3—5.

⁴ S. unter Anm. 3.

⁵ Kunze, Nr. 187, 213, 234, 245, 252, 267, 285, 286. Eine Liste über die Einfuhr deutscher Kaufleute in Lynn und Yarmouth von 1308 bis 1309 liegt vor. Kunze, Nr. 370.

⁶ HUB. 4, Nr. 768.

Kaufleute in Yarmouth. Gewalttätigkeiten der dortigen Zollbehörden verminderten aber den deutschen Verkehr im Anfang des 15. Jahrhunderts. Die Aufforderung zum Besuch ihres Hafens, welche die Stadt im Jahre 1416 an Hamburg richtete¹, scheint nicht viel Erfolg gehabt zu haben. Wenigstens steht uns über den Besuch dieses Hafens durch deutsche Kaufleute seit dieser Zeit keine andere Nachricht zu Gebote als eine Klage über Bedrückung durch die dortigen Zollbeamten aus dem Jahre 1447². Ebenso hatten die Deutschen in Southampton unter Zollbedrückungen zu leiden. Während dieser Hafen sich im letzten Drittel des 14. und in den ersten Jahren des 15. Jahrhunderts eines guten Besuchs deutscher Kaufleute erfreute³, veranlaßten die hohen Zölle daselbst⁴ die Tagfahrt zu Lüneburg vom 10. April 1412⁵, den deutschen Kaufleuten den Besuch dieses Hafens zu verbieten, bis die alten Zollsätze wiederhergestellt wären. Ob diese Zwangsmaßregel viel Erfolg hatte, steht dahin. Im Jahre 1447 kehren die Klagen über Zollbedrückungen in Southampton wieder⁶. In den Häfen Ipswich und Colchester dagegen steigerte sich der deutsche Verkehr. Über den Besuch einzelner deutscher Schiffe und Kaufleute hören wir seit der Mitte des 14. Jahrhunderts⁷. Doch waren bei dem zwischen den deutschen Niederlassungen in England geschlossenen Verträge vom Jahre 1383 Ipswich und Colchester nicht vertreten. Dagegen wird aus dem Jahre 1437 eine aus Lübeckern und Hamburgern bestehende Korporation zu Ipswich bezeugt⁸. Ebenso wies Colchester um die Mitte des 14. Jahrhunderts starken kölnischen Besuch auf⁹. In

¹ HUB. 6, Nr. 75.

² H.R. II, 7, Nr. 488, § 8.

³ Anwesenheit deutscher Schiffe s. Kunze, Nr. 120, 206, 211, 219, 268, 300, 302. Über die Tuchausfuhr deutscher Kaufleute während der Regierung Richards II. (1377—1399) ist eine Tabelle erhalten. Kunze, Nr. 376 c.

⁴ Kunze, Nr. 327, § 12.

⁵ H.R. I, 6, Nr. 68 A, § 45.

⁶ H.R. II, 7, Nr. 488, § 8, 3, Nr. 288, § 78.

⁷ In Ipswich am Fluß Orwelle (Norwelle) Kunze, Nr. 170. H.R. I, 3, Nr. 199, § 3, Nr. 202, §§ 7, 16. HUB. 8, Nr. 84, § 39. — In Colchester Kunze, Nr. 254, 256, 299.

⁸ H.R. II, 2, Nr. 34.

⁹ H.R. II, 3, Nr. 287.

beiden Orten hatten deutsche Kaufleute 1468/1469 Verluste zu beklagen¹.

Über den Verkehr der deutschen Kaufleute in den übrigen oben aufgezählten Hafenorten besitzen wir nur ganz vereinzelte Nachrichten. Meist sind es Klagen über Beraubungen deutscher Schiffe, und zwar größtenteils aus der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts². Die Bewohner von Holy Island hielten ein Stralsunder Schiff, welches dort 1384 anlegte, an³. Ein Lübecker Schiff geriet im Jahre 1403 bei Tynemouth in der Nähe von Newcastle in die Gewalt räuberischer Engländer⁴. Den kleinen Hafenort Grimsby am rechten Ufer des Humber lief 1387 ein Bremer Schiff in Seenot an⁵. Auf der Reede von Kirkley bei Lowestoft wurde 1382 ein deutsches Schiff, welches dort auf seiner Fahrt von Schonen nach Flandern vor Anker ging, in Arrest gelegt⁶. Überfall eines deutschen Schiffes in Harwich wird aus dem Jahre 1314 gemeldet⁷. 1388 wurde in Gravesend deutsches Gut festgehalten⁸. Der Ort ist aus dem 15. Jahrhundert als Anlegeplatz einzelner deutscher Schiffe, welche nach und von London gingen, bekannt⁹. Auch Sandwich berührten deutsche Schiffe auf ihrer Fahrt nach London¹⁰. Handelsbeziehungen einzelner deutscher Kaufleute zu Dover bezeugt die bemerkenswerte Nachricht, daß 1379 ein Einwohner von Dover, Johannes

¹ HUB. 9, Nr. 541, XI. Mit seiner Beteiligung stand Colchester an fünfter, Ipswich an neunter Stelle.

² Hier ist übrigens ein Hinweis auf die starke Ungleichheit in bezug auf den Umfang der Überlieferung durchaus notwendig. Die von Kunze bearbeiteten Hanseakten aus England, die das aus englischen Archiven gesammelte Material enthalten, reichen nur bis zum Jahre 1412. Für die folgende Zeit sind die englischen Archive noch wenig ausgebeutet. Daraus erklärt sich, daß die folgenden Mitteilungen vorwiegend dem 14. Jahrhundert entstammen.

³ Kunze, Nr. 220.

⁴ Kunze, Nr. 329, § 1. H.R. I, 5, Nr. 123, 124.

⁵ Kunze, Nr. 233.

⁶ Kunze, Nr. 215.

⁷ Kunze, Nr. 56.

⁸ Kunze, Nr. 244.

⁹ H.R. II, 5, Nr. 263, § 21.

¹⁰ Kunze, Nr. 253. HUB. 6, Nr. 1011. H.R. II, 5, Nr. 263, §§ 20, 21.

atte Halle, als »hospitator« deutscher Kaufleute erwähnt wird¹. In dem kleinen Hafenort Camber bei Rye in der Grafschaft Sussex mußte 1403 ein deutsches Schiff einen Arrest über sich ergehen lassen². Für Erledigung seiner Geschäfte in Portsmouth erhielt ein Kaufmann aus Stade 1327 vom Könige einen Geleitsbrief³. In Plymouth wurden 1384 ein Braunsberger und ein Elbinger Schiff beraubt⁴. Über ein dort erhobenes Kopfgeld beschwerte sich das Londoner Kontor im Jahre 1462⁵. Penryn und Falmouth, Häfen der Grafschaft Cornwall, wurden 1388 von einem hansischen Schiff aufgesucht, um dort einen Lotsen für die Fahrt nach Irland an Bord zu nehmen⁶. Hartlepool, Chichester und Exeter sind nur aus der Verpfändung der englischen Hafenzölle an deutsche Kaufleute vom Jahre 1340⁷ bekannt.

Leider bieten uns die Quellen bisher nur für das Jahr 1468 anlässlich des oben erwähnten Arrestes⁸ die Möglichkeit, die Stärke des hansischen Verkehrs in den einzelnen Hafenstädten Englands zu vergleichen. Auffallend ist der Unterschied zwischen London und den anderen Häfen. Fallen doch, wie schon gesagt, auf London fast zwei Drittel aller in ganz England arrestierten hansischen Güter. Auf Lynn, das an zweiter Stelle steht, kommt nur ein Achtel des Gesamtschadens. Es folgen nächst Lynn Boston, Hull, Colchester, Newcastle und Ipswich mit immer geringeren Anteilen. Daß der hansische Handel in England stets am stärksten in London war, ist kaum zu bezweifeln. Weniger glaubhaft ist freilich, daß der hansische Handel in London den in den übrigen Hafenstädten immer in demselben Maße wie im Jahre 1468 übertroffen hat. Wahrscheinlich hat der deutsche

¹ Kunze, Nr. 206. Im Jahre 1381 konnte man sich bei Joh. atte Halle, damals Mayor von Dover, die Namen der Engländer angeben lassen, welche sich weigerten, die gestrandeten Güter eines gescheiterten preußischen Schiffes herauszugeben. H.R. I, 3, Nr. 202, § 2.

² Kunze, S. 191, Anm. 1.

³ Kunze, Nr. 91.

⁴ H.R. I, 3, Nr. 201, § 3, Nr. 202, § 13.

⁵ H.R. II, 5, Nr. 263, § 21.

⁶ Kunze, Nr. 242.

⁷ Kunze, Nr. 114.

⁸ HUB. 9, Nr. 541, XI.

Verkehr in Boston und Hull wegen der starken Beteiligung der deutschen Kaufleute an der Woll- und Tuchausfuhr in diesen Häfen im 14. Jahrhundert dem in London nicht allzusehr nachgestanden. Wenn man bedenkt, daß in dem Schadenverzeichnis aus dem Jahre 1469 außer London nur sechs andere Hafeneorte genannt werden, während wir aus der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts über Handelsbeziehungen deutscher Kaufleute mit viel zahlreicheren englischen Häfen unterrichtet sind, wenn man ferner sieht, daß in Colchester und Ipswich, Häfen, welche in größerer Nähe Londons lagen, der hansische Verkehr sich im Laufe des 15. Jahrhunderts mächtig steigerte, während entferntere Orte wie Yarmouth, Scarborough und Ravensworth im 15. Jahrhundert an Bedeutung für den hansischen Handel verloren, so gewinnt man den Eindruck, daß der Verkehr der Deutschen im 14. Jahrhundert auf zahlreichere Hafenstädte und auf die größeren gleichmäßiger verteilt gewesen ist, daß im Laufe des 15. Jahrhunderts die schneller wachsende Bedeutung Londons auch den deutschen Handel in seinen Mauern hat schneller anschwellen lassen und überhaupt den Gesamthandel der Deutschen immer mehr in seine nähere und weitere Umgebung, in den südöstlichsten Teil Englands gezogen hat.

Das Binnenland.

1. Stapelplätze. Von den Hafeneorten aus unternahmen deutsche Kaufleute zu Handelszwecken Reisen in das Innere des Landes. Suchen wir nach den Spuren deutschen Handelsverkehrs im Innern, so müssen zunächst die Stapelplätze berücksichtigt werden. Die Stapelgesetze bestimmten, daß die Rohprodukte des Landes, Wolle, Wollfelle, Leder, Zinn und Blei, zeitweise auch Butter, Käse, Talg u. a. nach bestimmten Plätzen zum Verkauf oder zur Ausfuhr gebracht werden sollten. Es ist hier nicht der Ort, die Bedeutung des Stapels als eines politischen Machtmittels und Organs des englischen Finanzsystems sowie seine Einrichtung und Verwaltung zu würdigen. Es genügt, festzustellen, wo sich solche Stapel befanden. Zu Anfang des 14. Jahrhunderts bestanden nebeneinander Stapel in einem auswärtigen Platze und in mehreren einheimischen Städten¹. Sie verloren mit der Zeit ihre Bedeutung und waren

¹ Stubbs, The constitutional history of England, Bd. 2, S. 431, auch für das folgende.

1334 nicht mehr vorhanden. Nachdem seit 1344 das Parlament die Stapelfrage wieder aufgegriffen hatte, wurde 1353 ein neues Stapelgesetz erlassen und mehrere einheimische Plätze zu Stapeln bestimmt¹. Nach dieser Zeit wurde der Stapel häufig verlegt: 1363 nach Calais, 1369 wieder nach England, 1376 wieder nach Calais, 1384 nach Middelburg in Seeland, 1388 nach Calais, 1391 wieder nach englischen Plätzen und seit Ende des 14. Jahrhunderts endgültig nach Calais². Seit 1353 lag also der Stapel entweder in einem Orte des Festlandes oder in mehreren Plätzen der Insel. Die Stapelorte in England selbst wechselten. In den ersten Jahrzehnten des 14. Jahrhunderts waren Stapelplätze Newcastle, York, Lincoln, Norwich, London, Winchester, Exeter, Bristol³. Nach dem Gesetz von 1353 wurden zu Stapeln bestimmt Newcastle, York, Lincoln, Norwich, Westminster, Canterbury, Chichester, Winchester, Exeter und Bristol⁴. Im Laufe des 14. Jahrhunderts wurden bei den wiederholten Verlegungen mehr und mehr die Häfen als Stapelplätze bevorzugt⁵. Als Binnenstapel von längerer Dauer kommen nur York, Lincoln, Norwich, Westminster, Canterbury und Winchester in Betracht.

Solange Plätze der Insel Stapelorte waren, bot die Stapel­einrichtung den fremden Kaufleuten mannigfache Vorteile. Neben dem größeren Rechtsschutz, den die Stapelgesetzgebung ihnen gewährte, war für sie von Bedeutung, daß die Ausfuhr der Stapel-

¹ HUB. 3, Nr. 571.

² Kunze, S. 126, Anm. 1, S. 169, Anm. 1, S. 176, Anm. 1. In Calais blieb der Stapel bis zum Jahre 1558.

³ S. Stubbs, Bd. 2, S. 431; Groß, Bd. 1, S. 141.

⁴ HUB. 3, Nr. 571, Kap. 1.

⁵ 1369: Newcastle, Hull, Boston, Yarmouth, Queenborough, Westminster, Chichester, Winchester, Exeter, Bristol, Lynn, Melcombe, Ipswich, Galway und Limerick werden während der Regierung Eduards III. (1327 bis 1377) gleichfalls als Stapelplätze erwähnt. Unter der Regierung Richards II. (1377—1399) sind die bedeutenderen Stapel Boston, Westminster, Winchester, Exeter und Bristol. Groß, Bd. 1, S. 141, 142. 1391 wurde der Stapel von Calais nach denselben englischen Plätzen verlegt, wo er sich 1353 befunden hatte. Kunze, S. 176, Anm. 1. Auch als Calais in den neunziger Jahren des 14. Jahrhunderts Hauptstapel geworden war, behielten noch einige Orte in England, wie Boston, Chester, Newcastle, Westminster, Chichester, Exeter, Bristol die Stapel­einrichtung. Groß, Bd. 1, S. 142.

waren ins Ausland den englischen Kaufleuten verboten und den Fremden übergeben wurde¹. Als aber der Stapel auf das Festland nach Calais verlegt wurde, änderte sich die Stellung der fremden Kaufleute. Zunächst nahmen sie zwar noch an dem Export der englischen Stapelwaren nach Calais teil, doch gelang es den englischen Stapelkaufleuten bald, diesen Zwischenhandel an sich zu bringen und den Fremden fast vollständig zu entziehen².

Der Verkehr der Deutschen in den englischen Stapelplätzen macht sich schon dadurch bemerkbar, daß in dem aus sechs Personen bestehenden Handelsschiedsgericht, welches bei Streitigkeiten beim Wollgeschäft über fehlerhafte Beschaffenheit der Ware oder schlechte Verpackung an den Stapelplätzen entscheiden sollte, zwei deutsche Kaufleute sitzen sollten³. Urkundlich bezeugt ist die Anwesenheit deutscher Kaufleute an den Stapeln zu York, Lincoln, Norwich, Westminster und Canterbury⁴. Wie in den Hafenstädten, besonders in London, siedelten sich auch an diesen größeren Handelszentren des Binnenlandes zuweilen deutsche Kaufleute an. In York waren 1352 mehrere deutsche Kaufleute ansässig und erwarben das Bürgerrecht⁵. Ebenso erteilte König Richard II. im Jahre 1399 einem Deutschen, der zehn Jahre in Lincoln ansässig war, das englische Indigenat⁶. York, Norwich und Canterbury blieben auch im 15. Jahrhundert, als sie nicht mehr Stapelplätze waren, von deutschen Kaufleuten besucht⁷. York und Norwich waren die Binnenstädte, welche 1450⁸, ebenso wie 1394⁹

¹ HUB. 3, Nr. 571, Kap. 3. Dies galt auch für die Verlegung im Jahre 1391. Schanz, Englische Handelspolitik gegen Ende des Mittelalters, Bd. 1, S. 331, Anm. 5.

² Schanz, Bd. 1, S. 331. Klagen der hansischen Kaufleute darüber H.R. I, 8, Nr. 921, § 6, II, 1, Nr. 357, § 18, 7, Nr. 488, § 1, 5, Nr. 263, § 45.

³ HUB. 3, Nr. 275, 571, Kap. 23.

⁴ Kunze, Nr. 172, 222, 254, 262, 264, 284. HUB. 2, Nr. 128, 3, Nr. 258.

⁵ HUB. 3, Nr. 258.

⁶ Kunze, Nr. 284.

⁷ 1446 hatte ein Preuße in York und Lynn Schuldforderungen. H.R. II, 3, Nr. 232.

⁸ H.R. II, 3, Nr. 651, § 2.

⁹ H.R. I, 4, Nr. 192, § 3.

mit mehreren Hafenstädten die Erhaltung der hansischen Privilegien garantieren sollten. York sollte im Jahre 1406 zusammen mit drei Hafenstädten die Bezahlung der preußischen Schuldforderungen geloben¹ und 1434 mit London, Lynn und Bristol sich für die Erhaltung der hansischen Freiheiten verpflichten². In York, Norwich und Canterbury hatten deutsche Kaufleute durch den Arrest von 1468 Verluste zu beklagen³.

2. Messen und Märkte. Nächst den Stapelplätzen boten die jährlichen Messen des Landes den fremden Kaufleuten die beste Gelegenheit zum Absatz ihrer heimischen Produkte und zum Ankauf englischer Erzeugnisse. Die bedeutendsten Messen fanden in Boston, in Stourbridge bei Cambridge und in Winchester statt⁴. Über den Besuch der beiden letzten Orte durch hansische Kaufleute besitzen wir keine Nachricht. Doch finden wir deutsche Kaufleute in Stamford⁵, in der Südwestecke der Grafschaft Lincoln, wo ähnliche Messen, wenn auch von geringerer Bedeutung, abgehalten wurden⁶.

Außerdem treffen wir hansischen Verkehr in den verschiedensten Städten des Innern. Jede Stadt besaß ihren Markt und feste Markttag, an denen der Überschuß der Produktion ländlicher Bezirke und die Erzeugnisse der städtischen Handwerker zum Verkauf standen. Im Jahre 1338 kauften auf dem St. Thomasmarkt zu Wilburgham in der Grafschaft Cambridge deutsche Kaufleute Wolle⁷. In Gerden in der Grafschaft Essex wurden 1309 deutsche Kaufleute beraubt⁸. Im Jahre 1388 befand sich preußisches Gut in Nottingham, Salisbury und Beverley nördlich von Hull⁹. Der Arrest von 1468 gab den hansischen Kaufleuten Anlaß, über Verluste in den verschiedensten Orten Klage zu führen. Neben York und Norwich werden damals die

¹ H.R. I, 5, Nr. 311, § 7.

² H.R. II, 1, Nr. 383.

³ HUB. 9, Nr. 541, III, IV, § 2, X, § 35, XI.

⁴ Ashley, Englische Wirtschaftsgeschichte. Übersetzt von Rob. Oppenheim, Bd. 1, S. 99.

⁵ Kunze, Nr. 139.

⁶ Ashley, Bd. 1, S. 101.

⁷ Kunze, Nr. 105.

⁸ HUB. 2, Nr. 141.

⁹ Kunze, Nr. 254.

Orte Brandon und Lavenham in Suffolk, Dedham in Essex, Cambridge in der gleichnamigen Grafschaft, Braybrooke in Northampton und Stratford upon Avon in Warwick genannt¹.

Bezeichnend für die Art deutscher Warenniederlagen in englischen Städten ist das Beispiel von Huntingdon. Aus dem Prozeß zweier deutscher Kaufleute gegen königliche Beamte in der Stadt Huntingdon aus den Jahren 1347—1349² erfahren wir, daß diese beiden Kaufleute dort von einem Engländer einen Speicher auf vierteljährliche Kündigung gemietet hatten, um dort die Waren und Güter unterzubringen, die sie in den verschiedensten Gegenden Englands aufgekauft hatten und durch Huntingdon brachten. Als Waren werden genannt Häute, Wolle, Getreide, Asche, Waid (wadde)³, Wau (wolde)⁴ und Brasilholz, auch Pferde. Anderseits lagerten sie in dem Speicher auch ihre von der Heimat mitgeführten Waren und stellten sie zum Verkauf aus.

3. Das platte Land. Mit dem Verkehr an Stapelorten, Meßplätzen und Märkten war jedoch die Handelstätigkeit der deutschen Kaufleute nicht erschöpft. Auf Grund ihrer Privilegien beanspruchten die Hansen uneingeschränkte Handelsfreiheit. Vor allem legten sie immer großes Gewicht darauf, sich das Recht des Klein- und Einzelhandels zu erhalten. Die deutschen Kaufleute waren nicht nur Großkaufleute. Viele betrieben ihre Geschäfte zugleich als Händler, die mit ihren Waren durch das ganze Land zogen, die nicht nur ihre Geschäfte an größeren Verkehrspunkten machten, sondern auch die Bewohner des platten Landes selbst aufsuchten, um die Rohprodukte, hauptsächlich die Stapelwaren, an Ort und Stelle von den Produzenten und nicht bloß in Stapelplätzen und Häfen von englischen Kaufleuten einzukaufen.

Diesen Kleinhandel haben die fremden Kaufleute immer gegen den Willen des englischen Kaufmannsstandes getrieben, der den Zwischenhandel als sein eigenes Monopol ansah. Aber sie fanden Unterstützung bei der einheimischen, nichtstädtischen Bevölkerung. Die ländliche Bevölkerung, die Großgrundherren und die freien Bauern, waren im 14. Jahrhundert die Erzeuger der wichtigsten

¹ HUB. 9, Nr. 541, III, XI.

² Kunze, Nr. 139.

³ Farbstoff zum Blaufärben.

⁴ Farbstoff zum Gelbfärben.

englischen Ausfuhrartikel, der Wolle und der Häute, und glaubten, daß sie durch unmittelbaren Verkehr mit den fremden Kaufleuten, also mit Umgehung des englischen Zwischenhändlers, für den Ertrag ihrer Erzeugnisse höhere Preise erzielen und auch die aus den fremden Ländern kommenden Artikel billiger einkaufen könnten¹. Im Jahre 1331 petitionierte die nichtstädtische Bevölkerung Englands gegen die Bedrückung des fremden Kaufmanns, durch welche damals ein tatsächlicher Rückgang des auswärtigen Handels eingetreten war. Die Preissteigerung ward dem Zwischenhandel des Bürgertums zur Last gelegt². Daß unter den Fremden besonders die Hansen den Kleinhandel betreiben durften, wurde dadurch ermöglicht, daß die *carta mercatoria*, die Grundlage des freien Handels der Fremden, hansisches Spezialprivileg wurde³.

Bestanden schon im 14. Jahrhundert Handelsbeziehungen der hansischen Kaufleute zur Bevölkerung des platten Landes, so wurden sie im 15. Jahrhundert wahrscheinlich noch reger, da die Erzeugnisse des flachen Landes, bisher fast nur landwirtschaftliche Rohprodukte, sich um die Erzeugnisse der Tuchindustrie vermehrten. Wenn es auch aller Wahrscheinlichkeit nach schon im 14. Jahrhundert trotz der Bemühungen der städtischen Gilden, die Ausübung des eigenen Gewerbes in den ländlichen Bezirken zu hindern, in einzelnen entlegenen Ortschaften Weber und Angehörige der Tuchindustrie gab, so trat doch im 15. Jahrhundert ein gewaltiger Umschwung durch das Aufkommen der Hausindustrie ein, indem das mächtig aufblühende Tuchgewerbe sich von den Städten über das flache Land ausbreitete, und eine neue Klasse von Gewerbsleuten auf dem Lande, zunächst hauptsächlich in Westengland, entstand⁴. Die hansischen Kaufleute sind auch hier, den Wünschen der ländlichen Tuchmacher entgegenkommend, unmittelbare Kunden derselben gewesen. Ihre Handelsbeziehungen zu diesen ländlichen Tuchmachern, besonders Westenglands, werden aus dem Jahre 1468 bekannt. Nach ihrer Verurteilung und Gefangensetzung riefen damals die Hansen selbst die Hilfe und Für-

¹ Ashley, Bd. 1, S. 104.

² Kunze, S. XV.

³ Kunze, S. XVII.

⁴ Ashley, Bd. 2, S. 233, 234.

sprache der ländlichen Tuchmacher an¹ und sandten einen Boten in die »Westcontry«², um dieselben zum Beistand zu bewegen. Schon vorher hatte derselbe Bote, kaum dem Gefängnis entronnen, »de contre« abgereist³. Denn die Interessen dieser Landbewohner liefen denen des Londoner Kaufmannsstandes entgegen. Sie fanden an den hansischen Kaufleuten gute Abnehmer für ihre Erzeugnisse und wurden durch das plötzliche Aufhören der Nachfrage schwer geschädigt. So ist den Hansen wirklich durch diese ländlichen Tuchmacher Unterstützung zuteil geworden, wie die uns erhaltene Bittschrift der Tuchmacher von Gloucestershire⁴ beweist.

Über die Verteilung des hansischen Handels in England vermögen am besten die zahlreichen königlichen Arrestbefehle Auskunft zu geben. Danach haben wir für das 14. Jahrhundert nächst London und seiner Umgebung den stärksten Verkehr in den Grafschaften York und Norfolk anzunehmen, daneben in den Grafschaften Lincoln und Suffolk. Vereinzelt sind Arreste in den Grafschaften Nottingham und Derby, westlich von Lincoln, in Warwick, Hereford, Gloucester, Somerset, Wilts und Southampton⁵. Auch an dem Zinnhandel in Cornwall und Devonshire waren deutsche Kaufleute beteiligt. Der Kölner Tidemann von Limberg hatte mehrere Jahre lang den gesamten Zinnhandel in beiden Grafschaften in seiner Hand⁶. Im 15. Jahrhundert erstreckte sich, wie schon im 14., der Handel der Hansen im wesentlichen über den Südosten Englands. 1468 werden, wie schon gesagt, neben London

¹ HUB. 9, Nr. 541, VI a, § 4.

² HUB. 9, Nr. 540, § 100, Nr. 532.

³ HUB. 9, Nr. 532.

⁴ HUB. 9, Nr. 525.

⁵ 1311 Arrestbefehl an Norfolk, Suffolk, Nottingham, Derby. HUB. 2, Nr. 195, 196, 198. 1313 an Lincoln. HUB. 2, Nr. 238. 1316 an Lincoln. HUB. 2, Nr. 29. 1328 an Norfolk, Suffolk, York. HUB. 2, Nr. 468. 1351 an Lincoln, Norfolk, Warwick, York, Hereford, Wilts, Somerset und Gloucester. Kunze, Nr. 145—147, 149, 151, 153, 156, 158; H.R. I, 1, Nr. 153, 154, 156, 157; HUB. 3, Nr. 207.

⁶ HUB. 3, Nr. 100; englische Klagen darüber: Craik, The History of British Commerce, Bd. 1, S. 145. Vgl. J. Hansen, Der englische Staatskredit unter König Eduard III. (1327—1377) und die hansischen Kaufleute, Hans. Geschichtsbl. Jahrg. 1910, S. 391; über die Persönlichkeit Tidemanns s. ebenda S. 402 ff.

Orte in den Grafschaften York, Norfolk, Suffolk, Essex, Cambridge, Northampton und Warwick genannt. Dazu kommen neu auftretend die Beziehungen zu den Gegenden mit ländlicher Industrie, die schon vor dem Ende des 15. Jahrhunderts weit über das ganze Land verbreitet war.

Die organisierten Niederlassungen.

Die deutschen Kaufleute, die im ganzen Königreich England Handel trieben, sich in Hafenstädten und in Orten des inneren Landes aufhielten und zuweilen dort ansässig wurden, waren nicht nur als Einzelpersonen zu freiem Aufenthalt und freiem Handelsverkehr in ganz England berechtigt, sondern durften sich zusammenschließen und Korporationen bilden, wo es ihnen beliebte. Nach englischer Auffassung besaßen die deutschen Kaufleute, die Angehörige der Genossenschaft von der deutschen Gildhalle zu London waren, ebenso wie die englischen Kaufleute, die Mitglieder städtischer Kaufmannsgilden waren, das Hanserecht, das Recht zur Genossenschaftsbildung im ganzen Königreich. Die englischen Kaufleute zu Danzig sprachen dies in einer Beschwerdeschrift an den Hochmeister des Ordenslandes aus dem Jahre 1433¹ selbst aus: »Und uwer gnoden lute unde der Dutsche kowffman zu Lunden, in der obirsten stad in Engelande, eyn groes rum haben, geheißē der staelhoff, do sie vil schones gemaches inne haben, dorinne sie wonen und alle ire regiment by in selben haben, und daz zelbige haben und mogen haben in allen steten in Engelande, wo in das bequeme ist.« Die Heimatstädte begünstigten den Zusammenschluß der Kaufleute zu Korporationen im Ausland. Das Kölner Statut für die Kölner Englandfahrer von 1324² verordnet: »Sobald in England (also an beliebigen Orten) vier Kölner zugegen sind, können diese einen Justiciar wählen . . .« Eine lübische Ver-

¹ H.R. II, 1, Nr. 169, § 3.

² Ubi cumque quatuor civium Coloniensium . . . in terra Anglie . . . presentes fuerunt, illi quatuor inter se eligere poterunt unum justiciarium, qui alderman appellatur, cui alii cives Colonienses mercatores secundum jus et consuetudinem eorum antiquam obedire tenebuntur. H.R. I, 7, Nr. 733. Über die Datierung der Verordnung siehe v. Loesch, im Korrespondenzblatt der Westdeutschen Zeitschrift für Geschichte und Kunst XXI (1902), Sp. 182.

ordnung aus der Mitte des 15. Jahrhunderts¹ machte es den Lübecker Kaufleuten sogar zur Pflicht, in den Hafenstädten Englands, wohin sie mit ihren Schiffen kamen, unter sich einen Ältermann zu wählen.

Somit waren die hansischen Kaufleute berechtigt, an allen Orten Englands, wo mehrere von ihnen anwesend waren, sich zu organisieren. Nachzuweisen sind organisierte Genossenschaften in London, Ipswich, Yarmouth, Lynn, Boston und Hull, alles Häfen der Ostküste. Doch ist es sehr wahrscheinlich, daß auch in anderen Hafenstädten, wenngleich nur zeitweise, ähnliche organisierte Niederlassungen bestanden haben. Die oben genannten kölnischen und lübischen Verordnungen sowie Bestimmungen über die Aufnahme neuangekommener Kaufleute oder Schiffe und über Schoßzahlung machten genossenschaftliche Einrichtungen in allen Hafenstädten, wo hansischer Verkehr stattfand, zur Notwendigkeit. Ob es auch in Binnenstädten hansische Genossenschaften gegeben hat, bleibt zweifelhaft².

Erster Teil.

Die deutsche Genossenschaft in England.

Alle organisierten Niederlassungen deutscher Kaufleute in England bildeten zusammen die Hanse Deutschlands. Um das Wesen dieser deutschen Genossenschaft in England zu verstehen, ist es notwendig, einen Blick auf ihre Entstehung³ zu werfen.

¹ . . . dat unse coplude van Lubeke in Englant verkerende . . . in de havene van Engelant, dar se komen mit eren schepen, under zijk scholen kesen enen alderman . . . Lüb. UB. 8, Nr. 750.

² Nach Daenell, Die Blütezeit der deutschen Hanse, Bd. 1, S. 58 haben auch in den Binnenstädten York und Norwich Niederlassungen mit eigenen Älterleuten bestanden. Doch ist das lediglich eine Vermutung, für die ein Beweis fehlt. Als Beweis für das Gegenteil läßt sich anführen, daß mit einer Ausnahme, wo es heißt: »do wart avereyngedragen . . . van den gemenen Dutschen van suden uud by norden«, Lappenberg, Urkundliche Geschichte des hansischen Stahlhofes zu London, Nr. 106, Art. III, § 1, die Beschlüsse des gemeinen Kaufmanns von ganz England von dem »Kaufmann von allen Häfen« gefaßt wurden. H.R. I, 3, Nr. 68; HUB. 4, Nr. 768, 943; 5, Nr. 1134; 8, Nr. 435, § 2.

³ Über die Frage der Entstehung siehe Lappenberg, Stahlhof, § 1, S. 3—18; Höhlbaum, Zur Geschichte der deutschen Hanse in England,

I. Ihre Entstehung. Der Verkehr deutscher Kaufleute in England ist alt. Seit ottonischer Zeit befanden sie sich in bevorzugter Stellung. Schon um die Wende des 10. und 11. Jahrhunderts genossen sie den Schutz der englischen Gesetze¹, und im 12. Jahrhundert erhielten sie die ersten Privilegien². Das Recht der Korporationsbildung erlangten zuerst die Kölner, wie es flandrische Städte, z. B. St. Omer, Brügge und andere, ebenfalls erwarben³. Ihre Korporation in London wurde nach dem Muster einer englischen Kaufmannsgilde gebildet⁴. Als Zubehör auch ihrer Genossenschaft erscheint die Hansa, das Recht zur Genossenschaftsbildung für die außerhalb Londons im Bereiche des englischen Königreichs handeltreibenden Mitglieder ihrer Korporation⁵. Sie besaßen, wie die englischen Kaufmannsgilden ihre Gildhallen, ebenfalls ein eigenes Haus in London, das 1157 zuerst genannt wird⁶ und den Sammelpunkt ihrer Rechte bildete. Aus dem Besitz des Korporationsrechts und ihres Hauses erwuchsen ihnen auch städtisch-bürgerliche Pflichten: sie zahlten gewisse Abgaben⁷ und übernahmen die Bewachung und Erhaltung eines wichtigen Londoner Stadtores, des Bischofstores⁸. An diese Kölner Hanse haben sich Kaufleute

Hans. Geschichtsbl. Jahrg. 1875, S. 21 ff.; Koppmann, H.R. I, 1, S. XXVI ff.; D. Schäfer, Die Hansestädte und König Waldemar von Dänemark. Jena 1879, S. 60 ff.; Kunze, Das erste Jahrhundert der deutschen Hanse in England, Hans. Geschichtsbl. Jg. 1889, S. 129 ff.; Kunze, Hanseakten aus England, S. I; Alexander Bugge, Die nordeuropäischen Verkehrswege im frühen Mittelalter, Vierteljahrsschrift f. Sozial- u. Wirtschaftsgesch. Jahrg. 1906, S. 27, Jahrg. 1908, S. 186; Schulz, Die Hanse und England, Berlin 1911, Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte, Bd. V, S. 4, 5; Stein, Zur Entstehung und Bedeutung der Deutschen Hanse, Hans. Geschichtsbl. Jahrg. 1911, S. 292 ff.; Meilink, De Nederlandsche Hansesteden tot het laatste kwartaal der XIVe eeuw, 'S-Gravenhage 1912, S. 132 ff.

¹ HUB. 1, Nr. 2.

² HUB. 1, Nr. 13, 14, 25, 40.

³ S. Höhlbaum, Über die flandrische Hanse von London, Hans. Geschichtsbl. Jahrg. 1898, S. 161 ff.; Stein, hansa, Hans. Geschichtsbl. Jahrg. 1909, S. 102 ff.

⁴ Ashly weist auf die Ähnlichkeit mit den englischen kaufmännischen Gilden hin. Bd. I, S. 110.

⁵ S. Stein, Hans. Geschichtsbl. Jahrg. 1911, S. 292.

⁶ HUB. 1, Nr. 14.

⁷ HUB. 1, Nr. 40.

⁸ HUB. 1, Nr. 747. Hier wird zwar nicht von der Erhaltungs- und

aus anderen Städten, zunächst aus westdeutschen, angeschlossen. Auch Städte der Ostsee suchten die Mitgliedschaft zu erwerben, aber ihr Eindringen wurde durch die westdeutschen Kaufleute erschwert¹. Daher bemühten sich ostdeutsche Städte, vor allem Lübeck, das Recht zu eigener Korporationsbildung zu erlangen; es gelang Lübeck 1267², wie ein Jahr vorher Hamburg³, eine eigene Hanse zu erwerben. In den folgenden Jahrzehnten erfolgte dann die Vereinigung der Hansen der verschiedenen deutschen Städte zur Hanse Deutschlands. 1282 war die Bildung der deutschen Gesamthanse vollzogen⁴.

II. Ihr Wesen. § 1. Das Verhältnis der Niederlassungen zueinander. Der gemeinsame Besitz der Kölner Gildhalle in London hatte die Einheit befördert⁵. Das Kölner Haus blieb auch fernerhin der Mittelpunkt der neuen deutschen Hanse. Durch sein Alter und das weite Maß seiner Rechte war es am meisten geeignet, den Ausgangspunkt für die Entwicklung derselben zu bilden. An ihm hafteten, wie früher die Privilegien für die Kölner und die anderen Mitglieder, so fortan die Privilegien aller deutschen Kaufleute. Nur an die deutschen Kaufleute, denen dieses Haus in London gehörte, wurden die Privilegien erteilt. Um aber am Genuß derselben teilnehmen zu können, war jeder deutsche Kaufmann gezwungen, Mitglied in der mit der Gildhalle der Deutschen in London verbundenen Hanse der Deutschen zu werden. Deutsche Kaufleute, welche nicht Mitglieder derselben waren, wurden von den englischen Behörden von dem Genuß der Privilegien ausgeschlossen. Wie schon erwähnt, haben die Kaufleute der deutschen Hanse zu London auf Grund des Hanserechts an verschiedenen anderen

Bewachungspflicht der Kölner, sondern allgemein von der der »Teutonici« gesprochen. Doch wird diese Pflicht als eine sehr alte hingestellt, die schon den dänischen Kaufleuten zukam. In der ältesten Zeit ihres Auftretens in England aber waren die »Teutonici« in der Hauptsache Kölner.

¹ Lüb. UB. 1, Nr. 35.

² HUB. 1, Nr. 636.

³ HUB. 1, Nr. 633.

⁴ HUB. 1, Nr. 902.

⁵ Zum folgenden siehe näheres bei Stein, Die Hansebruderschaft der Kölner Englandfahrer und ihr Statut von 1324, Hans. Geschichtsbl. Jahrg. 1908, S. 205 ff., und ders., Hans. Geschichtsbl. Jahrg. 1911, S. 298 ff.

Orten des Königreiches Hansen, d. h. Korporationen gebildet. Es ist klar, daß diese anderen Korporationen zu Ipswich, Yarmouth, Lynn, Boston, Hull in einem Verhältnis der Unterordnung zur Londoner Korporation stehen mußten, eben weil die allgemeinen Privilegien der Deutschen in England nur an der Korporation der Deutschen in ihrer Londoner Gildhalle hafteten; darum konnten auch diese anderen Hansen nur existieren im Zusammenhang mit der deutschen Hanse in der Londoner Gildhalle, gewissermaßen als ihre Ableger, als Zweighansen¹. Ihnen waren im einzelnen keine Privilegien verliehen. Für sich allein aufzutreten, losgelöst aus dem Zusammenhang der in ganz England verkehrenden deutschen Kaufmannschaft von der Londoner Gildhalle, waren sie nicht befähigt; nur insofern sie sich als Teile des Ganzen betrachteten, vermochten sie gelegentlich die Gesamtheit zu repräsentieren. So konnten die deutschen Kaufleute in Botenstene bei Lynn — wahrscheinlich die aus Lynn ausgewanderte Korporation der Deutschen zu Lynn — gelegentlich der Streitigkeiten mit der Stadt Lynn im Jahre 1302 im Namen der gesamten deutschen Hanse ein Handelsverbot gegen diese Stadt erlassen². Die deutsche Genossenschaft zu Boston konnte ihren Mitgliedern 1316/1317 einen Schoß nur auferlegen, nachdem sie die Zustimmung der deutschen Hanse in London eingeholt hatte³. Das Privileg, welches die Stadt Lynn im Jahre 1310 der deutschen Genossenschaft daselbst erteilte, erwarb diese nicht nur für ihre Mitglieder, sondern für alle England besuchenden Kaufleute von der Hanse Deutschlands⁴. Demnach konnten Fälle eintreten, wo auch die anderen Niederlassungen als Teile des Ganzen die Gesamtheit vertraten: im allgemeinen war dies aber die Aufgabe der Londoner Niederlassung. Es ist verständlich, daß sie, im unmittelbaren Besitz des Hauses, das gewissermaßen die Quelle aller Privilegien der Deutschen in England bildete, die oberste Stellung und die Leitung in allen gemeinsamen Angelegenheiten beanspruchte und besaß. Diese führende Stellung kam zur Geltung sowohl England gegen-

¹ Stein, Hans. Geschichtsbl. Jahrg. 1911, S. 301, 302.

² HUB. 2, Nr. 40.

³ HUB. 2, Nr. 299.

⁴ HUB. 2, Nr. 170; vgl. Stein, Hans. Geschichtsbl. Jahrg. 1911, S. 302, 303.

über, wenn es sich darum handelte, alte Privilegien zu erhalten oder neue zu erwerben, sei es, daß sie den Handel, die rechtliche Stellung oder das Rechtsverfahren betrafen, als auch im Verkehr mit den Heimatstädten und auch bei inneren Angelegenheiten der deutschen Hanse in England, wie im Gericht und in ihrer Finanzwirtschaft. Bei wichtigen, die Gesamtheit betreffenden Beschlüssen war es üblich und wurde 1455 zum Gesetz erhoben¹, daß dazu auch die Zustimmung der anderen Niederlassungen eingeholt werden sollte. Auf Einladung des Londoner Kontors traten die Vertreter der einzelnen Niederlassungen in London zur Beratung und Beschlußfassung zusammen. Es sind gemeinsame Beschlüsse über innere Angelegenheiten überliefert: 1325 über Maßregeln gegen flüchtige Schuldner², 1383 über Schoßzahlung³, 1388 über Zank und Schlägerei⁴, 1414 über Erhebung von Strafgeldern⁵, 1456 über Behandlung des Ältermanns der Londoner Genossenschaft⁶ und 1457 über die Vorbedingungen zur Zulassung⁷. Auch über wichtige, die auswärtigen Angelegenheiten betreffende Fragen fanden gemeinsame Beratungen statt. Das Verbot der Bergenfahrt erließen 1371 »de hensebroder und de mene kopman, de dor lach in deme lande (in England)«⁸. 1423 wird ein Schreiben an die Versammlung der preußischen Städte zu Elbing geschickt⁹, mit Klagen über neue Abgaben und mit der Bitte, Abhilfe zu schaffen, das unterzeichnet ist: »by den aldermannen und dem gemenen copman van der Dudeschen henze, nu tor tiid in England wesende.«

§ 2. Das Verhältnis zu den Städten. Am längsten von allen auswärtigen Genossenschaften der niederdeutschen Kaufleute im Auslande hat die in England ihre Selbständigkeit bewahrt. Die Heimatstädte ließen zwar das Ergehen ihrer Bürger in Eng-

¹ HUB. 8, Nr. 435, § 2; vgl. Schulz, S. 167.

² H.R. I, 3, Nr. 68.

³ HUB. 4, Nr. 768.

⁴ HUB. 4, Nr. 943.

⁵ HUB. 5, Nr. 1134.

⁶ Lappenberg, Nr. 106, Art. III, 1.

⁷ HUB. 8, Nr. 534.

⁸ H.R. I, 3, Nr. 312; HUB. 4, Nr. 412.

⁹ H.R. I, 7, Nr. 594.

land nicht aus den Augen, und zuweilen sahen sich einzelne zum Einschreiten veranlaßt¹, aber nie finden wir bis gegen Ende des 14. Jahrhunderts eine größere Vereinigung deutscher Städte in Unterhandlung mit England oder auch nur mit den Angelegenheiten des deutschen Kaufmanns in England beschäftigt. Der Grund hierfür lag einerseits in der fremdenfreundlichen Politik der englischen Könige und in der festeren und besseren Einfügung der deutschen Genossenschaft in die englische Verfassung, anderseits auch darin, daß gerade die wendische Städtegruppe, die zuerst und bleibend an erster Stelle die Interessen ihrer Kaufleute im Ausland vertreten hat, mit Ausnahme Hamburgs, am wenigsten von allen Hansestädten am Verkehr in England interessiert war. Bis zum letzten Viertel des 14. Jahrhunderts vermochte die deutsche Kaufmannshanse in England im allgemeinen aus eigener Kraft ihre Privilegien und rechtliche Stellung zu wahren und zu erweitern. Erst als sie den Angriffen der englischen Kaufmannschaft, des Parlaments und der Regierung nicht mehr gewachsen war und die Hilfe des Hansetags anrief², trat der Umschwung ein, der in der auf Beschluß der Lübecker Tagfahrt von 1375 erfolgten Entsendung zweier Gesandten nach England seinen ersten Ausdruck fand³. Fortab lag der Schwerpunkt der hansisch-englischen Beziehungen bei den Hansetagen im Heimatlande. Von nun an nahmen die Städte auch die Vertretung der Interessen ihrer Kaufleute in England in die Hand. Die deutsche Genossenschaft in England sank aus ihrer selbständigen Stellung in ein Verhältnis der Abhängigkeit von den Städten: sie wurde ein Kontor der deutschen Hanse, eine Repräsentation derselben in England⁴. Als Vorort der Hanse wird

¹ So Köln für seine Bürger 1338, HUB. 2, Nr. 624; Dortmund für Soest 1320, HUB. 2, Nr. 358; Rostock wird 1303 um Hilfe gebeten. HUB. 2, Nr. 40; vgl. Schäfer, S. 73, 74.

² H.R. I, 2, Nr. 99.

³ H.R. I, 2, Nr. 86, § 17; vgl. Kunze, S. II.

⁴ In der englischen Begründung der Rechtmäßigkeit des über die hansischen Kaufleute ausgesprochenen Urteils vom Jahre 1469 wird dies Verhältnis richtig aufgefaßt: „ . . . mercatoribus Hanse inhabitantibus locum vulgariter nuncupatum gwildhallam Theutonicorum intra civitatem Londonie et representantibus ibidem integrum corpus Hanze predictae“. HUB. 9, Nr. 570, § 6.

Lübeck vor anderen Hauptstädten der Hanse die erste Ratgeberin des deutschen Kaufmanns in England¹, trotz seiner verhältnismäßig geringen eigenen Interessen daselbst. Das neue Verhältnis kam auch darin zum Ausdruck, daß die Städte als die Besitzer der Privilegien der deutschen Kaufleute in England angesehen wurden², deren Besitz sie doch nur mittelbar durch ihre Oberhoheit über die Genossenschaft beanspruchen konnten.

Auch in der Organisation der Genossenschaft machte sich der Einfluß des neuen Verhältnisses geltend. Wiederholt nahmen Hansetage zu den inneren Verhältnissen derselben Stellung³, und mehrmals regelten sie diese durch ihre Gesandten⁴, die zwecks Teilnahme an handelspolitischen Verhandlungen in England weilten. Im großen und ganzen aber blieben die altüberlieferten Verfassungsverhältnisse der Kaufmannsgenossenschaft durch diesen Wandel unberührt; die Städte gestatteten ihr, die inneren Angelegenheiten wie bisher selbst zu ordnen; die Oberstellung des Londoner Kontors ließen sie unangetastet. Aber auch in dem Verhältnis der einzelnen Niederlassungen zueinander wollten sie keine durchgreifenden Änderungen zulassen. Im Jahre 1462⁵ und bei der Wiederherstellung der Genossenschaft im Jahre 1474⁶

¹ H.R. II, 3, Nr. 597, 709, § 32; 5, Nr. 121; HUB. 8, Nr. 375.

² »van wegene der groten durbaren privilegia unde vryheide, uns steden van der Dutschen hense in Engeland gegeven.« H.R. II, 6, Nr. 277, 282.

³ Der Hansetag zu Lübeck vom 18. Mai 1447 über Älterleute sowie über Zulassung und Rechtsschutz des Einzelnen. H.R. II, 3, Nr. 288, §§ 47, 56, 72—78. Die Tagfahrt zu Bremen vom 25. Juli 1449 über Zulassung. H.R. II, 3, Nr. 546, § 10. Die Tagfahrt zu Utrecht (Mai—Juni 1451) über Rechtsverfolgung. H.R. II, 3, Nr. 709, § 28. Die Tagfahrt zu Hamburg vom 19. Sept. bis 9. Okt. 1465 über Zulassung. H.R. II, 5, Nr. 712, §§ 4, 29, 43, 44. Dann bei den Utrechter Verhandlungen und bei der Wiederherstellung der Genossenschaft in England 1473—1476. 1455 werden alte Beschlüsse mit Genehmigung Lübecks, Kölns und Danzigs erneuert und neue verkündigt über gemeinsame Beschlußfassung, über Befugnisse des Ältermanns und das Gerichtsverfahren. HUB. 8, Nr. 435.

⁴ 1375 H.R. I, 3, Nr. 68; 1434 H.R. II, 1, Nr. 383, §§ 15—17; 1437 H.R. II, 2, Nr. 80—82 u. a.

⁵ H.R. II, 5, Nr. 263, §§ 50, 53.

⁶ HUB. 10, Nr. 477, § 18; H.R. II, 7, Nr. 338, §§ 194, 8, 203, 8; vgl. Schulz, S. 167, 168.

sprachen sich hansische Tagfahrten gegen die Anträge des Londoner Kontors aus, die auf Konzentration des hansischen Handels in London und auf weitere Hebung der Machtbefugnisse des Londoner Kontors über die anderen Niederlassungen hinausliefen.

§ 3. Benennung. Ihrer Eigenart und ihrem Wesen entsprechend sind die Benennungen der Genossenschaft. Der Vertrag der deutschen Kaufleute mit der Stadt London vom Jahre 1282¹ ist als die rechtliche Grundlage für das Bestehen der gemeindeutschen Hanse in England anzusehen. Er bietet die erste Nachricht von ihrer Existenz. Er wird abgeschlossen zwischen der Stadt und den Kaufleuten von der Hanse Deutschlands. Dieser Ausdruck »mercatores de hansa Almanie« zur Bezeichnung der gesamtdeutschen Hanse in England bleibt auch ferner bei den englischen Behörden üblich². In wichtigen Urkunden wird der Begriff dieser Gesamthanse genauer definiert³. Auch der kurze und allgemeine Ausdruck »deutsche Kaufleute (mercatores de alemannie, m. Alemannie)« dient den Engländern wiederholt dazu, die Gesamtheit der Angehörigen der deutschen Gildhalle in London zu bezeichnen⁴. Die deutschen Kaufleute verwenden ebenfalls zur Bezeichnung ihrer Gesamtheit ihre Zugehörigkeit zur Hanse oder Gildhalle in London⁵. Seit dem letzten Viertel des 14. Jahr-

¹ HUB. 1, Nr. 902.

² HUB. 1, Nr. 147—150; 2, Nr. 708; 3, Nr. 197, 367, 397 usw. Ähnliche Ausdrücke sind: mercatores Alemannie, qui sunt de hansa Londoniensi HUB. 2, Nr. 305, m. de Alemannia de societate de Hans HUB. 4, Nr. 762, m. de Hansa de Alemannia infra regnum nostrum Anglie residentes HUB. 6, Nr. 651 u. a.

³ Die Privilegien werden meist »mercatoribus de hansa Alemannie, illis scilicet, qui habent domum in civitate Londoniensi, que gildeballa Teutonicorum vulgariter nuncupatur« verliehen. HUB. 1, Nr. 552, 890; 3, Nr. 112; 6, Nr. 144, 333, 1099; 9, Nr. 433, 582. Ähnliche Wendungen HUB. 1, Nr. 1315; 2, Nr. 4, 110, 375, 429; 3, Nr. 120; 4, Nr. 2; 10, Nr. 361 usw.

⁴ HUB. 2, Nr. 608; 3, Nr. 298, 417; 4, Nr. 76, 87, 99, 674; H.R. II, 5, Nr. 146. Die Beschränkung des weiteren Begriffs auf den Kreis der Genossenschaftsangehörigen ist erklärlich, weil die Zahl deutscher Nichtmitglieder wohl nur verschwindend gering war.

⁵ Im Jahre 1303 bezeichnen sich die deutschen Kaufleute in Botenstene bei Lynn, die im Namen der Gesamtheit ein Schreiben an Rostock richten, als »aldermannus ceterique fratres de hansa Alemannie in Anglia

hunderts gewinnt daneben eine andere Art der Bezeichnung, die vorher nur vereinzelt vorkommt, größere Verbreitung, und zwar als Folge der Unterordnung der Genossenschaft unter die Oberleitung der Heimatstädte. Seitdem betont die deutsche Kaufmannschaft in England ihre Zugehörigkeit zur »Dudeschen hense«, der Vereinigung niederdeutscher Städte. Einmal, im Jahre 1424, kommt der volle Titel vor: »der gemene copman van der Duytschen henze des hilgen Romessesches rykes, hir tho London unde vort in anderen steden des rykes van Engelant verkerende¹.« Auch die englischen Berichte berücksichtigen die Eigenschaft der deutschen Kaufleute als Hansen². Gelegentlich werden die hansischen Kaufleute auch als »Esterlinge«³ und ihre Korporation als »gemeine Nation von der Hanse«⁴ bezeichnet. Die Vertreter der verschiedenen hansischen Niederlassungen in England nennen sich, wenn sie zwecks gemeinsamer Beratung und Beschlußfassung zusammentreten, »den Kaufmann von allen Häfen in England«⁵.

existentes«. HUB. 2, Nr. 40. In den Bittschriften an den König nennen sich die Kaufleute »les marchauntz del Hanse d'Almaigne« und ähnlich. HUB. 4, Nr. 336, 645, 647, 671—673, 760, 806, 910 usw.

¹ H.R. I, 7, Nr. 671. Gewöhnlich heißt die Gesamtheit der Kaufleute von der deutschen Gildhalle zu London in hansischen Berichten »de gemene kouffman van der Dutschen hense in England«, »de copman van der hense, de Engeland hantiert«, »mercator hansce Theutonice in Anglia residens« und ähnlich, oder der (deutsche, gemeine) Kaufmann von (zu, in) England oder der englische Kaufmann (mercator Anglie).

² Neben den oben genannten Bezeichnungen finden sich auch solche wie »mercator de hansa in Almannia (Theotonica, Almanica)« und ähnliche.

³ HUB. 6, Nr. 116 u. Anm. 2, Nr. 410; 9, Nr. 480, 507, 519, § 14, Nr. 525. Sonst kommt der Ausdruck »Esterling« in Verbindung mit dem Besitztum der Deutschen in Urkunden über Grundstücksübertragungen (HUB. 5, Nr. 926, siehe S. 483 Anm. 4, S. 487 Anm. 7) oder als Beiname einzelner Kaufleute vor. Kunze, S. 24, Anm. 3, Nr. 90, 99, 337, § 5, Nr. 367; HUB. 2, Nr. 231, 237, Anm. 1, S. 65, Anm. 1, Nr. 399, Anm. 1, Nr. 455, Anm. 3, S. 339, Anm. 1 usw.

⁴ H.R. II, 6, Nr. 97, 99; HUB. 9, Nr. 490.

⁵ HUB. 4, Nr. 768: »dey copman van den ghemeynen haventuns von Engellant van der Henze von Alemanien«; ähnlich H.R. I, 3, Nr. 68; HUB. 5, Nr. 1134; 8, Nr. 435, § 2. Einmal kommt die Bezeichnung vor »van den gemenen Dutschen van suden und by norden«, Lappenberg, Nr. 106, Art. III, 1.

Analog der Bezeichnungsart der deutschen Genossenschaft in England ist die Benennung der einzelnen Korporationen. Jede Korporation erscheint als der auf eine bestimmte Stadt beschränkte Teil der Hanse Deutschlands¹. Seit der Übernahme der Oberleitung der Genossenschaft durch die Städte überwiegt auch in der Benennung der einzelnen Korporationen die Beziehung auf »die Dudesche hense«. In den Unterschriften nennt sich das Londoner Kontor durchgehend: Alderman und gemeiner Kaufmann von der deutschen Hanse, »nu to London in England wesende«². Entsprechend ist die Bezeichnung der anderen Niederlassungen³. Am häufigsten erscheinen die einzelnen Korporationen als »der (gemeine deutsche) Kaufmann zu (von) London, Boston, Hull, Gr. Yarmouth usw.«⁴.

§ 4. Der Kreis der Berechtigten. Jeder deutsche Kaufmann, der England besuchen und an den Privilegien der Deutschen teilnehmen wollte, mußte dort Mitglied der Genossenschaft der deutschen Gildhalle zu London, ein Kaufmann de hansa Alemannie werden. Seit dem Ende des 14. Jahrhunderts war das Herkunftsgebiet der Genossenschaftsangehörigen fest begrenzt. Damals wurde die Genossenschaft auch von englischer Seite als Teil der großen niederdeutschen Städtevereinigung, als deren Vertretung in England angesehen. Die Städte von der deutschen Hanse bildeten das Herkunftsgebiet, und nur Angehörige dieser Städte besaßen das Anrecht auf die Vergünstigungen der deutschen Genossenschaft in England. Darum verlangten auch englische Behörden wiederholt eine Liste der Hansestädte, um eine Kontrolle für die Zulassung deutscher Kaufleute zu den Vergünstigungen derselben in der Hand zu haben⁵. In früheren Jahren, als die deutsche Genossenschaft noch selbständig und unabhängig dastand,

¹ 1316 oder 1317 sandte die Bostoner Niederlassung ein Schreiben »aldermanno ceterisque fratribus hanse Alemanie in Londonia existentibus« und bezeichnete sich selbst entsprechend als »aldermannus ceterique fratres apud S. Bothulfum existentes«. HUB. 2, Nr. 299; ähnlich HUB. 6, Nr. 504.

² H.R. I, 2, Nr. 99, 103, 164, 165, 199 usw.

³ H.R. II, 2, Nr. 28, 44, 48.

⁴ H.R. I, 3, Nr. 199, § 7; 6 Nr. 262; II, 1, Nr. 395; 3, Nr. 703 usw.

⁵ H.R. I, 2, Nr. 212, § 4, Nr. 213, §§ 1, 4; II, 5, Nr. 263, § 2, Nr. 714, § 5; HUB. 8, Nr. 534; 9, Nr. 537, § 16.

wird das Herkunftsgebiet der Genossenschaftsangehörigen, der Kaufleute de hansa Almanie, folgerichtig als das Land de hansa Almanie bezeichnet¹. Was man unter diesem Land de hansa Almanie verstand, ist nicht ausgesprochen. Bemerkenswert ist Dortmunds Äußerung² über die prinzipielle Frage der Teilnahme der deutschen Städte an den Rechten des deutschen Kaufmanns in England. Dortmund beanspruchte für sich wie für Soest und die übrigen Städte Alemanniens die Zugehörigkeit zur Hanse Alemanniens in England. Demnach scheinen die meisten Städte Deutschlands, soweit sie am Handel in England beteiligt waren, dies Anrecht besessen zu haben. In erster Linie Köln³ mit anderen niederrheinischen Städten, Tiel, Kampen, Staveren, Zwolle, Harderwijk, Groningen⁴ u. a., sodann die Städte Westfalens. Auffallend viele kleinere Städte, wie Medebach, Brilon, Iserlohn, Kirchlinde, Burgsteinfurt, Koesfeld, Liesborn, Honsel, Lippstadt, Stadt-Lohn, Telgte, Lüdinghausen u. a.⁵ erscheinen hier neben den größeren Dortmund, Soest, Münster und Osnabrück im direkten Verkehr mit England. Wie wir von Köln aus dem Jahre 1324 wissen, daß seine Englandfahrer in der Heimat eine Bruderschaft mit eigenem Ältermann bildeten⁶, so erhalten wir aus dem Jahre 1328 Kunde von dem Bestehen einer Handelsfraternität ad S. Nicolaum in dem westfälischen Städtchen Attendorn⁷, deren Mitglieder häufig

¹ Siehe Stein, Hans. Geschichtsbl. Jahrg. 1911, S. 305.

² HUB. 2, Nr. 358.

³ Köln blieb auch im 15. Jahrhundert an erster Stelle. H.R. II, 5, Nr. 175, 656; HUB. 9, Nr. 184.

⁴ Vgl. Meilink, S. 136 ff.

⁵ Siehe Tabellen bei Kunze (Nr. 371—375).

⁶ H.R. I, 7, Nr. 733.

⁷ Seiberts, UB. des Herzogtums Westfalen, Bd. 2, Nr. 627: *Quidam opidani nostri in Attenderne de fraternitate beati Nycolai se nominantes, et ut sepius in eorum negotiationibus regnum Anglie frequentantes . . .* Nach 1375 finden wir in mehreren Orten Englandfahrergesellschaften, so in Köln H.R. II, 4, Nr. 121; HUB. 8, Nr. 1185, 1192, 1199; 9, Nr. 387, 490, 704, 798. — In Hamburg bestand 1376 die Englandfahrergesellschaft aus 35 Mitgliedern. Laurent, Über das älteste hamburgische Bürgerrecht, Zeitschr. d. Vereins f. hamb. Gesch., Bd. I, S. 147. Außerdem genannt 1473. H.R. II, 7, Nr. 105. — Aus dem Jahre 1390 hören wir von dem Bestehen einer Dortmunder Englandfahrergesellschaft in Brabant. H.R. I, 8, Nr. 941. — Eine »gemeine geselschap in England verkerende, bur-

England besuchten. Hinter diesen Städtegruppen treten die übrigen zurück. Von sächsischen Städten sind besonders Bremen, Braunschweig und Magdeburg vertreten, von den märkischen Brandenburg. Von den wendischen Städten sind häufiger Lübeck, Hamburg und Rostock erwähnt; doch finden wir auch Kaufleute aus Lüneburg, Wismar, Stralsund und Greifswald¹. Die Beteiligung der preußischen Städte am Handel in England ist in der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts noch gering, wächst aber gegen Ende des Jahrhunderts. Am häufigsten genannt werden Elbinger, Königsberger und Danziger. Nur vereinzelt finden sich Kaufleute aus livländischen Städten, aus Riga, Reval und Dorpat, in England². Wichtig ist, daß nach englischer Auffassung schon zur Zeit der Selbständigkeit der deutschen Genossenschaft in England andere auswärtige Genossenschaften deutscher Kaufleute, wie die auf Gotland und die zu Brügge, zu dem Herkunftsgebiet derselben gerechnet wurden³.

Eigenartig ist die Stellung einiger niederländischer und belgischer Städte zur deutschen Hanse in England. Utrechter verkehrten im 13. Jahrhundert in England und wurden wahr-

gere tot Nimwegen« wird 1462 erwähnt. HUB. 8, Nr. 1199. — In einem Lüneburger Statut für die Gewandschneider aus dem Jahre 1387 werden Lüneburger Englandfahrer genannt. Ed. Bodemann, Die älteren Zunfturkunden der Stadt Lüneburg, Quellen und Darstellungen zur Geschichte Niedersachsens, Hannover 1883, Bd. I, S. 75.

¹ Das Interesse der wendischen Städte am Verkehr in England war mit Ausnahme Hamburgs verhältnismäßig gering. Auch im 15. Jahrhundert hatte Lübeck nur wenige Kaufleute in England. H.R. II, 7, Nr. 138, § 126, Nr. 338.

² Kunze, Nr. 16 b u. Anm. 2, S. 21, Anm. 2, S. 97, Anm. 5, S. 98, Anm. 7, S. 133, Anm. 5; HUB. 1, Nr. 1179; 4, Nr. 633, 634; 8, Nr. 215, § 65, 2. Die Familie Revele, deren Mitglieder sich oft in England aufhielten, war in Köln und Dortmund beheimatet. J. Hansen, Hans. Geschichtsbl. Jahrg. 1910, S. 373 ff.

³ Gotländer Kaufleute werden in den Aus- und Einfuhrlisten unter der Rubrik der deutschen Kaufleute geführt. Kunze, Nr. 365, 374. In den Streit des Jahres 1351, der wegen der Ermordung eines Engländer in Flandern zwischen der englischen Regierung und der deutschen Genossenschaft in England entstand, setzte die englische Auffassung voraus, daß die Kaufleute von der Hanse Deutschlands in England auch Kaufleute von der Hanse Deutschlands in Flandern sein konnten. H.R. I, 1, Nr. 148, 152; vgl. Stein, Hans. Geschichtsbl. Jahrg. 1911, S. 305 ff.

scheinlich auch mit zu den privilegierten Deutschen in England gerechnet¹, entbehrten aber später, da Utrecht keine Hansestadt wurde, der Zugehörigkeit zur deutschen Genossenschaft in England. Andere Städte, wie Staveren und Kampen, nahmen im 13. und im Anfang des 14. Jahrhunderts wahrscheinlich an dem Genuß der Privilegien der deutschen Genossenschaft teil²; erst spät, im 15. Jahrhundert, erlangten sie Aufnahme in die deutsche Hanse³. Die Stadt Dinant hat trotzdem im 14. und 15. Jahrhundert zur deutschen Genossenschaft in England gehört⁴. Nach englischer Auffassung war Dinant zur Teilnahme an der deutschen Genossenschaft berechtigt. Die englische Kanzlei hat Dinant immer als deutsche Stadt bezeichnet⁵, weil sie im kaiserlichen Bistum Lüttich lag. Doch gehörten die Dinanter in den ersten Jahrzehnten des 14. Jahrhunderts noch nicht zur Genossenschaft. Die Stadt hat für sich allein Privilegien erworben und bestätigen lassen⁶. Seit der Mitte des 14. Jahrhunderts erscheinen die Dinanter als Angehörige der deutschen Gildhalle in London⁷. Auch mehrere Hansetage erkannten ihre Zugehörigkeit im 15. Jahrhundert an⁸. Aus welchen Gründen ihr Anschluß an die Genossenschaft erfolgte, ist nicht ganz klar. Im Jahre 1465 fragte das Londoner Kontor beim Hansetag zu Hamburg (Sept. 19 bis Okt. 9) an, wie man beim englischen König begründen sollte, daß

¹ Siehe Meilink, S. 31, 32, 137; HUB. 2, Anh. S. 336 u. Anm. 2.

² Meilink, S. 33, 136 ff.

³ Staveren im Jahr 1412, Kampen 1441, Daenell, Blütezeit, Bd. II, S. 298, 299.

⁴ Vgl. Lappenberg, S. 35, 36; H. Pirenne, Histoire de la constitution de la ville de Dinant au moyen age, S. 97 ff.

⁵ Die HUB. 1, Nr. 649 nur allgemein bezeichneten mercatores de Allemania sind drei Kölner und ein Dinanter. Kunze, S. 3, Anm. 2 (1275). Dinant in Alemannia. Kunze, S. 29, Anm. 3; HUB. 2, Nr. 482 (1329); 3, Nr. 94 (1347), Nr. 446 (1359).

⁶ Kunze, Nr. 194; HUB. 2, Nr. 482; 3, Nr. 94, 233, 264, 330, 446.

⁷ HUB. 3, Nr. 42 (1344), Nr. 684 (1354); 5, Nr. 778 (1407); 6, Nr. 393; 9, Nr. 172; 10, Nr. 8 u. Anm. 2; H.R. II, 6, Nr. 318, 319, 330, § 7, Nr. 438, Anm. 3, Nr. 443; 7, Nr. 34, § 79, Nr. 138, § 141. Gemeinsam mit den Hansen werden sie genannt HUB. 4, Nr. 317 (1369); 6, Nr. 410; H.R. I, 3, Nr. 319 (1375).

⁸ H.R. II, 5, Nr. 712, § 45; 6, Nr. 332, 356, § 67, Nr. 438; 7, Nr. 34, § 80, Nr. 138, § 141.

Dinant, obwohl Nichthansesstadt, trotzdem mit den hansischen Privilegien in England beschirmt würde. Auch der Hansetag wußte keinen rechten Grund anzugeben. Er erklärte: »wo in ertiden schelinge unde unwille upgestaen were twisschen deme heren koninge unde dem kopmanne der hansze, so dat de kopman uth England wiikaftich wart, unde also dat wedder vorsonet wart, so sin de Dinanter mede in de besittinge der privilegien gedegedinget unde komen, der se denne wente herto to langen tiden gebruket hebben sunder insaghe, so dat se de besittinghe daran beschermet.« Wolle man noch mehr Gründe haben, solle man bei Dinant selbst anfragen¹. Vielleicht lag der Grund in den örtlichen Verhältnissen, indem die Dinanter Niederlassung, dem deutschen Grundstück benachbart, bei Erweiterung der deutschen Räumlichkeiten mit in deren Bereich gezogen wurde².

In den ersten Privilegien für die deutsche Genossenschaft in England betont die englische Regierung, daß nur Mitgliedern der Genossenschaft von der deutschen Gildhalle der Privilegiengenuß gestattet sei³. Seitdem England den Kreis der zum Privilegiengenuß Berechtigten in den Bürgern der Hansestädte sah, knüpft es die Verleihung der Privilegien an die Bedingung, daß die hansischen Kaufleute keine Nichthansen an ihren Freiheiten in England teilnehmen ließen⁴. Die Feinde der hansischen Kaufleute wußten, daß die Beschuldigung der Verletzung dieser Bedingung den besten Angriffspunkt auf die hansischen Freiheiten in England bildete⁵. Es verstand sich von selbst, daß die Ge-

¹ H.R. II, 5, Nr. 712, § 45.

² Aus dem Jahre 1476 erfahren wir, daß ein Teil der Räumlichkeiten der Genossenschaft den Namen Dinanter Haus trug. H.R. II, 7, Nr. 389, § 38. Im Jahre 1369 wird ein eigenes Haus der Dinanter bezeugt, von dem sie, wie die Deutschen von ihrer Gildhalle, eine städtische Abgabe bezahlen sollten. HUB. 4, Nr. 317.

³ HUB. 2, Nr. 305, 313, 462. Zu diesem Abschnitt vgl. Schulz, S. 170 ff.

⁴ H.R. I, 3, Nr. 102; 7, Nr. 592; II, 3, Nr. 503, § 5, Nr. 504, § 9; 5, Nr. 263, § 48, Nr. 770; HUB. 5, Nr. 391; 8, Nr. 534; Kunze, Nr. 328, § 10; Lüb. UB. 4, Nr. 685; vgl. hierzu und zum folgenden Schulz, S. 170 ff.; Stein, Beiträge zur Geschichte der deutschen Hanse bis um die Mitte des 15. Jahrhunderts, S. 118 ff.; Daenell, Blütezeit, Bd. II, S. 404 ff.

⁵ H.R. I, 3, Nr. 102; 7, Nr. 592, 593, § 3; 8, Nr. 913; II, 3, Nr. 503, § 5, Nr. 504, § 9.

nossenschaft mit aller Strenge auf Erfüllung dieser Bedingung achtete. Die Hansestädte, die seit 1366 an dem Grundsatz festhielten, daß nur Bürger einer Hansestadt des Genusses der auswärtigen Privilegien teilhaftig sein sollten¹, haben sich niemals veranlaßt gesehen, wegen Übertretung dieses Gebotes gegen die deutsche Genossenschaft in England einzuschreiten. Im Gegensatz vielmehr zu der Brügger Genossenschaft, welche es mit der Befolgung der Beschlüsse der Städte über die Zulassung nicht so genau nahm², genügten der Genossenschaft in England die städtischen Beschlüsse nicht. Zwar suchten auch die Städte fremden Kaufleuten die Bedingungen zur Aufnahme in ihr Bürgerrecht und zur Teilnahme an den auswärtigen Privilegien zu erschweren. 1417 beschloß die Versammlung von Rostock und Lübeck (Mai 20 bis Juli 28), daß, wer an dem Recht des Kaufmanns teilnehmen wolle, auch seine Bürgerpflichten in der Stadt, in welcher er Bürgerrecht besitze, erfüllen müsse³. Doch gestattete sie, wie auch die Versammlung von 1405⁴, nichthansischen Dienern und Faktoren hansischer Kaufleute Teilnahme am Privilegiengenuß⁵. Auf Betreiben der deutschen Genossenschaft in England ging aber die Tagfahrt zu Lübeck im Jahre 1447 noch weiter: Nichthansen, die im Dienst hansischer Kaufleute in England stehen, sollen diesen erst sieben Jahre lang dienen, bevor sie Aufnahme ins Bürgerrecht einer Hansestadt finden. Außerdem müssen sie dort Haus und Hof erwerben. Können sie diese Bedingung nicht erfüllen, so dürfen sie erst nach Ablauf von abermals sieben Dienstjahren zum selbständigen Genuß der hansischen Privilegien zugelassen werden⁶. Zugleich setzte man fest, daß grundsätzlich unter allen Umständen Engländer, Holländer, Seeländer, Fläminger, Brabanter und Nürnberger, die als Konkurrenten der Hansen in England in Frage kamen, vom Genuß der Privilegien ausgeschlossen bleiben sollten. Trotzdem genügten dem

¹ H.R. I, 1, Nr. 376, § 11, Nr. 380, 385.

² Stein, Die Genossenschaft der deutschen Kaufleute zu Brügge in Flandern, S. 20, 21.

³ H.R. I, 6, Nr. 397, § 97.

⁴ H.R. I, 3, Nr. 476, § 5.

⁵ H.R. I, 6, Nr. 398, § 3.

⁶ H.R. II, 3, Nr. 288, § 72, 73.

Londoner Kontor die städtischen Vorschriften noch nicht. Wir sehen aus den wiederholten Zurückweisungen¹ von Kaufleuten, welche durch Kauf oder Adoption Bürgerrecht in einer Hansestadt erworben hatten, daß das Kontor im Prinzip nur geborene Bürger einer Hansestadt ins Recht aufnehmen wollte². Die Vorschriften der Städte vermochten der stets wachsenden Mißgunst der englischen Kaufleute nicht den Stoff zu der Beschuldigung zu entziehen, daß der Kaufmann Nichthansen mit seinen Privilegien beschirme. Besonders die Bestimmung von 1447, daß ein hansischer Kaufmann einen nichthansischen Knecht sieben Jahre in England halten und dieser mit den Gütern seines Herrn hantieren und für ihn in der Lakenhalle zu London kaufen konnte, bevor er noch Bürgerrecht in einer Hansestadt erworben hatte, gab den Engländern Anlaß zu vielen Anfeindungen, weil die Handelsknechte der Engländer nicht für ihre Auftraggeber in der Londoner Lakenhalle Geschäfte machen durften, wenn sie nicht das Bürgerrecht von London erworben hatten³. Die Rücksichtnahme auf den Wortlaut seiner Privilegien und die Stimmung der englischen Kaufleute nötigten den Kaufmann in England zu dem Beschluß vom 7. Febr. 1457, worin er den hansischen Kaufleuten bei der hohen Strafe von 3 Mark Goldes gebot, nur in Hansestädten geborene Leute als Handelsknechte zu halten und nichthansische Diener zu entlassen⁴. Aber dieser Beschluß fand trotz dringender Vorstellungen des Kontors⁵ nicht die Billigung der Städte. Die Tagfahrt zu Hamburg im Jahre 1465 bestätigte nur die Beschlüsse von 1447⁶, und auch im Jahre 1474 bei der Neuregelung der Verhältnisse in England gestatteten die Städte sowohl geborenen wie eingekauften Bürgern die Zulassung zum Recht⁷.

Die Unterordnung der Genossenschaft unter die Städte, welche die Genossenschaft zu einem Glied der größeren hansischen Gemeinschaft machte und sicherlich den nationalen Gegensatz zwischen

¹ H.R. II, 4, Nr. 196, § 31; HUB. 8, Nr. 296, 300, 375.

² Lappenberg, Nr. 106, Art. 6.

³ H.R. II, 5, Nr. 263, §. 48, Nr. 712, § 8, 4.

⁴ HUB. 8, Nr. 534; 9, Nr. 705, § 14.

⁵ H.R. II, 5, Nr. 263, § 48.

⁶ H.R. II, 5, Nr. 712, § 43.

⁷ H.R. II, 7, Nr. 138, § 118.

Deutschen und Engländern verschärfte, hatte die Folge, daß eine bis dahin wahrnehmbare Erscheinung verschwand. Aus dem 14. Jahrhundert sind mehrere Fälle überliefert, wo deutsche Kaufleute in englischen Städten ansässig wurden, von der betreffenden Stadt das Bürgerrecht oder vom König die englische Staatsangehörigkeit erwarben und trotzdem Mitglieder der deutschen Genossenschaft blieben¹. Am Ende des Jahrhunderts war die englische Staatsangehörigkeit nicht mehr mit der Mitgliedschaft in der deutschen Genossenschaft vereinbar. An dieser Änderung der Praxis trug einerseits die zunehmende Verschärfung der Fremdenfrage in England Schuld, die den Ausländern seit Mitte des 14. Jahrhunderts die Aufnahme in das Bürgerrecht erschwerte. Andererseits traten mit der Unterordnung der Genossenschaft unter die Städte auch für diese die hansischen Bestimmungen in Kraft, die solchen Kaufleuten, welche im Ausland ansässig wurden und sich dort naturalisieren ließen, die Teilnahme am Genuß der hansischen Privilegien entzogen und sie durchaus auf eine Stufe mit den Nichthansen stellten².

Eine andere Frage ist, wie sich die Genossenschaft zu den Deutschen stellte, die in England ein Handwerk ausübten. Aus einem Statut der Genossenschaft vom Jahre 1452³ erfährt man zuerst davon, daß sich deutsche Handwerker in größerer Zahl in England aufhielten. Dies Statut verbot die Beherbergung von Barbiersknechten und Goldschmiedsknechten. Insoweit die Handwerker als Kaufleute auftraten — und die Verbindung eines Handwerks mit Handelsbetrieb war im Mittelalter weit verbreitet —, gestattete ihnen die Tagfahrt zu Hamburg im Jahre 1465 den

¹ Kunze, S. XXV—XXVIII. Aufnahmen zweier deutscher Kaufleute in das englische Bürgerrecht s. Kunze, Nr. 41, 43; die Zugehörigkeit dieser beiden zur Genossenschaft bezeugt Kunze, Nr. 371. Erwerbung des Indigenats durch deutsche Kaufleute: Kunze, Nr. 74, 79, 80, 82, 83, 98; die Zugehörigkeit zur Genossenschaft bezeugen Kunze, Nr. 67, 374, 375.

² Daenell, Blütezeit, Bd. II, S. 407, 408. Die Erwerbung des englischen Indigenats durch den im Jahre 1383 aus der Genossenschaft ausgewiesenen Chr. Kelmar war ein Racheakt. Kunze, Nr. 226. Joh. Swarte, der 1397 Londoner Bürger wurde, sagte das Recht freiwillig auf. HUB. 5, Nr. 260.

³ HUB. 8, Nr. 154.

Privilegiengenuß ausdrücklich wie anderen Kaufleuten, die nicht Handwerker waren¹. Aber gegen die Ausübung des Handwerks in England hat die Londoner Niederlassung energisch protestiert. Auf der Lübecker Tagfahrt vom Jahre 1476 beantragte sie, daß man die Deutschen, die in England ein Handwerk ausübten, nicht beschützen noch Gut an sie senden solle². Doch nahm weder diese Tagfahrt noch die zu Bremen in demselben Jahre Stellung zu jener Frage³. Der Antrag des Kontors ist begreiflich, weil die Leute, die sich als Handwerker in England niederließen, aus dem Zusammenhang mit der Hanse ausschieden und sich den Bestimmungen des englischen Gildewesens unterwerfen mußten. Ein heimlicher Handwerksbetrieb konnte der Genossenschaft gefährlich werden. 1410 erhoben englische Städte Einwendungen gegen das Zusammenwohnen der Fremden, weil sie jährlich oft bis 2000 feine weiße Tücher färbten, zerschnitten und zu Gewändern verarbeiteten, außer Landes schickten und sich so dem Tuchzoll entzogen⁴. Wenn es auch vereinzelt vorgekommen sein mag, daß Angehörige der deutschen Genossenschaft als Handwerker in England tätig waren⁵, so behielt doch die Genossenschaft durchaus den Charakter einer Kaufmannsgenossenschaft. Nach den Statuten sollten nur Kaufleute, und zwar nur selbständige Kaufleute zugelassen werden. Gemieteten Knechten, die nur um Lohn dienten und keinen Anteil an den Waren hatten, mit denen sie hantierten, verlieh man die Mitgliedschaft nicht⁶.

§ 5. Anzahl der Genossenschaftsmitglieder und Beteiligung der Städte. Die durchschnittliche Anzahl aller in einem bestimmten Zeitraum in England anwesenden deutschen

¹ H.R. II, 5, Nr. 712, § 29.

² H.R. II, 7, Nr. 338, § 194, 11; HUB. 10, Nr. 477, § 12.

³ H.R. II, 7, Nr. 338, § 203, 11, Nr. 389, § 103, 3.

⁴ Schanz, Engl. Handelspolitik, Bd. I, S. 405.

⁵ Auch bei dem Arrest vom Jahre 1468 wurden ein hansischer Glaser und Goldschmied in Ipswich für die Vergehen der Genossenschaft mit gefangengesetzt. HUB. 9, Nr. 531.

⁶ Lappenberg, Nr. 106, Art. 6. So wurden auch bei dem Arrest 1468 alle Jungen und Knechte, die keine Kaufleute waren, also als Nichtmitglieder auch nicht für die Vergehen der Genossenschaft haften konnten, mit den Kölnern zusammen in Freiheit gesetzt. H.R. II, 6, Nr. 97.

Kaufleute zu bestimmen, ist wegen Mangels an einschlägigen Nachrichten unmöglich. Auch die Nachrichten über den Arrest vom Sommer 1468 gewähren kein sicheres Bild. Zur Zeit desselben lassen sich 87 hansische Kaufleute in England nachweisen¹. Aber diese Zahl entspricht nicht der Menge der wirklich in England Anwesenden. Sie muß wesentlich höher angenommen werden. Manche der in England Anwesenden hatten sich damals in kirchlichen Asylen in Sicherheit gebracht². Auch war die Zahl der im Reiche Anwesenden gerade damals verhältnismäßig gering. Viele Kaufleute, wohl meist Kölner, hatten England verlassen, um an der Aachener Heiltumsfahrt teilzunehmen³. Kaufleute aus Lübeck, das sich seit mehreren Jahren in offener Fehde mit England befand, fehlten ganz. In einer Aufzeichnung über die Gefangensetzung wird hervorgehoben, daß viele ältere Kaufleute über See waren und die Anwesenden zumeist aus jungen Leuten und Knechten bestanden⁴. Sicherlich schreckte die allgemeine unsichere Lage in diesen Jahren, die einen offenen Konflikt zwischen der Hanse und England voraussehen ließ, viele Kaufleute vor dem Besuch Englands zurück.

Ebenso sind die Nachrichten über eine durchschnittliche Frequenz der einzelnen Niederlassungen unzureichend. Den Brief der Lynner Genossenschaft an Rostock vom 15. August 1303 unterzeichneten 14 Kaufleute⁵. Bei einer Beschlußfassung der Londoner Niederlassung vom Februar des Jahres 1457 waren 33 Kaufleute zugegen⁶. Ungefähr die gleiche Anzahl (32 Kaufleute) fand sich

¹ In London, Lynn, Hull und Boston wurden gegen 60 Personen 39 Wochen lang gefangen gehalten. HUB. 9, Nr. 541, XI, § 4. In diese Summe sind die Kölner nicht einzurechnen, wie Daenell, Bd. II, S. 44, es tut. Vgl. Schulz, S. 109, Anm. 1. Die Kölner saßen nur vom 28. Juli bis 1. August in Gefangenschaft. Die Zahl der Kölner in England betrug damals 26. HUB. 9, Nr. 491. Dazu kommt noch der Kölner Gerwin Kalff, in HUB. 9, 491 nicht genannt, wohl aber in HUB. 9, Nr. 482, § 2. Insgesamt waren demnach 87 hansische Kaufleute anwesend.

² H.R. II, 6, Nr. 119.

³ HUB. 9, Nr. 482, § 4.

⁴ HUB. 9, Nr. 482, § 1.

⁵ HUB. 2, Nr. 40.

⁶ HUB. 8, Nr. 534. Lappenberg kommt zur Zahl 34, indem er unter dem Namen Joh. von Roden vor dem Walde zwei Kaufleute sieht.

dort im Sommer 1468¹. Doch war, wie gesagt, diese Zahl außergewöhnlich niedrig.

Die Beteiligung der Hansestädte an den einzelnen Niederlassungen war nicht gleichmäßig². In London traten die Kaufleute aus den westdeutschen, den rheinischen und westfälischen Städten besonders hervor. Hinter ihnen blieb die Zahl der Kaufleute aus den östlichen Städten, unter denen sich namentlich Danziger befanden, zurück. Unter den westdeutschen wiederum nahmen die Kölner den ersten Platz ein. Von den sieben Kaufleuten, die den Vertrag von 1282 unterzeichneten, stammten vier aus Dortmund, je einer aus Köln, Münster und Hamburg³. 1309 unterzeichneten 11 deutsche Kaufleute eine neue Wageordnung. Davon waren nachweislich drei Kölner, je einer kam aus Dortmund und Lübeck⁴. Von den 18 deutschen Kaufleuten, die 1388 in London gefangen gesetzt wurden, stammten 10 aus Köln, 7 aus Dortmund⁵. In der Versammlung der Genossenschaft vom 7. Februar 1457 wurden, wie erwähnt, 33 Kaufleute als anwesend verzeichnet; soweit ihre Heimat nachweisbar ist, kamen 12 auf Köln, je einer auf Nimwegen, Dortmund, Münster, Osnabrück, Attendorn, Lübeck und Danzig⁶. Zur Zeit des Arrestes im Sommer 1468 waren in London anwesend, wiederum soweit die Herkunft der genannten 32 Anwesenden sich feststellen läßt, 12 Kölner, je ein Dinanter, Soester, Duisburger, 2 Nimweger und 3 Danziger⁷. Die stärkere Vertretung der westdeutschen Städte findet ihren deutlichen Ausdruck in der Besetzung des Ältermannamtes. Die uns bekannten Älterleute waren mit wenigen Ausnahmen Kölner und Dortmunder.

Weiter im Norden der Ostküste Englands läßt sich ein stärkerer

Lappenberg, Nr. 106, Art. 10. Ihm folgt Daenell, Bd. II, S. 396, Anm. 3, auch in der Jahreszahl 1447.

¹ HUB. 9, Nr. 482, § 2, Anm. 1.

² Vgl. zum folgenden Abschnitt Schulz, S. 168, 169.

³ HUB. 1, Nr. 902.

⁴ HUB. 2, Nr. 153.

⁵ HUB. 4, Nr. 934, 945.

⁶ HUB. 8, Nr. 534.

⁷ HUB. 9, Nr. 482, § 2, Anm. 1. Ich nehme an, daß Gierart v. Meer mit Gerart Merll, in HUB. 9, Nr. 491 genannt, und Reg. Lobberch mit Reyner Lubbroich, genannt in HUB. 9, Nr. 491 und H.R. II, 6, Nr. 370, § 2, identisch sind.

Verkehr der deutschen Städte östlich der Elbe feststellen. Wie noch heute Hull wegen seiner günstigeren Lage London im englischen Ostseehandel übertrifft, so bildeten schon in unserem Zeitraum die nördlicheren Plätze der englischen Ostküste das Hauptverkehrsgebiet der deutschen Ostseestädte¹. In Lynn hatten die Danziger um die Mitte des 13. Jahrhunderts starken Verkehr². Im Jahre 1303 waren dort von 14 genannten Kaufleuten allerdings nur fünf Ostdeutsche³. Über den Verkehr der Hamburger in Gr. Yarmouth ist oben berichtet⁴. Ein von der Niederlassung in Ipswich ausgehendes Schreiben aus dem Jahre 1437 war unterzeichnet: »demene copman von Lubeke und Hamborch . . .«⁵. Am stärksten waren wohl die wendischen Städte in der Bostoner Niederlassung vertreten. Seit Mitte des 14. Jahrhunderts wird uns die enge Verbindung der Bostoner Niederlassung mit dem hansischen Kontor in Bergen bezeugt⁶. Dementsprechend nahm auch hier die Beteiligung der wendischen Städte zu, die unter Führung Lübecks im Bergener Kontor eine maßgebende Stellung einnahmen. Von sechs bzw. neun in den Jahren 1384 und 1411 genannten Bergenfahrern in Boston entfiel die Hälfte auf Lübeck⁷. Von den 19 Kaufleuten des Bostoner Kontors, die im Jahre 1437 sich wegen Übertretung des Verbots der Bergenfahrt zu verantworten hatten⁸, werden 12 als Bergenfahrer, als Angehörige des Bergener Kontors

¹ Die Arreste deutscher Kaufleute in diesen Orten zeigen in der Mehrzahl Namen aus den Ostseestädten. Die Klageartikel der Preußen aus den siebziger und achtziger Jahren des 14. Jahrhunderts beziehen sich meist auf nördlichere Häfen. H.R. I, 3, Nr. 199, 201, 202. Ebenso bezeugen die Ausfuhrlisten und Zollregister der englischen Häfen, daß der Schwerpunkt des Handels der baltischen Hansen an der Ostküste Englands lag. Kunze, Das erste Jahrhundert der deutschen Hanse in England, Hans. Geschichtsbl. Jahrg. 1889, S. 135.

² H.R. II, 7, Nr. 184.

³ HUB. 2, Nr. 40.

⁴ Siehe oben S. 447.

⁵ H.R. II, 2, Nr. 34.

⁶ Die Zeugnisse bei Bruns, Die Lübecker Bergenfahrer und ihre Chronistik, Hansische Geschichtsquellen, NF. Bd. 2, Einl. S. XI und Anm. 7 u. 8.

⁷ HUB. 4, Nr. 791; 5, Nr. 1000; Bruns, Einl. S. XII, Anm. 6.

⁸ H.R. II, 2, Nr. 79, § 8, Nr. 28.

bezeichnet. Sie waren zur Hälfte in Lübeck beheimatet¹. Unter den übrigen sieben befanden sich nur zwei Westdeutsche. Der damalige Ältermann war Braunschweiger; der Rest kam aus Danzig, Stralsund und Hamburg. Der 1383 als Ältermann der Bostoner Korporation genannte Joh. Steenhus stammte wahrscheinlich aus Riga². Joh. Heket, in demselben Jahr Ältermann der Huller Niederlassung, war vielleicht Danziger³.

§ 6. Aufnahme. Jeder hansische Kaufmann und Schiffer, der nach England kam, war auch bei Erfüllung der Bedingungen, welche nach den Vorschriften der Städte zur Teilnahme am Privilegiengenuß berechtigten, verpflichtet, um förmliche Aufnahme in die Genossenschaft nachzusuchen⁴. Es ist nicht wahrscheinlich, daß die einzelnen Kaufleute zur Erwerbung der Mitgliedschaft der Genossenschaft von der deutschen Gildhalle zu London sich persönlich nach London begeben mußten. Wir haben gesehen, daß es auch in anderen englischen Hafenstädten Korporationen der Deutschen gab, die als Teile der Gesamtgenossenschaft auch diese vertreten konnten. Vermutlich konnten überall im Königreich, wo sich Kaufleute von der deutschen Genossenschaft zu Korporationen zusammenschlossen, diese die neu angekommenen Kaufleute aufnehmen. Dem Londoner Kontor, das in allen Dingen über alle deutschen Kaufleute in England die Oberaufsicht führte, stand allerdings das Recht zu, die Kaufleute zu mahnen, welche nicht sofort um Aufnahme nachsuchten⁵. Auch stellte das Londoner Kontor allein die Zertifikate über die Zugehörigkeit aus, die die englischen Zollbehörden verlangten⁶.

Der Aufnahmeakt hieß Verhansung⁷. Die Aufnahme erfolgte unter gewissen Formalitäten, die in der Hauptsache in Bürgenstellung und Vereidigung bestanden. Näheres über diesen Auf-

¹ Siehe S. 479 Anm. 7.

² HUB. 4, Nr. 768, § 3; Kunze, Hanseakten, Nr. 326, 37.

³ HUB. 4, Nr. 768, § 3; Kunze, S. 97, Anm. 3.

⁴ Lappenberg, Nr. 106, Art. 5. Schon das Kölner Statut von 1324 machte es den Kölner Englandfahrern zur Pflicht, die Mitgliedschaft der kölnischen Hanse zu erwerben. H.R. I, 7, Nr. 733.

⁵ Lappenberg, Nr. 106, Art. 5.

⁶ HUB. 8, Nr. 1000, § 5; HR. II, 5, Nr. 736.

⁷ Stein, Beiträge, S. 113. Zum folgenden Abschnitt vgl. Schulz, S. 175, 176.

nahmevorgang bieten die Statuten des Londoner Kontors, die allerdings nur aus Abschriften des 16. Jahrhunderts bekannt sind. In London erfolgte die Aufnahme neuer Mitglieder in den Genossenschaftsversammlungen. Der Ältermann befragte den die Aufnahme nachsuchenden Kaufmann über Heimat, Handelstätigkeit und Stellung. Fand dieser bei der Umfrage in der Versammlung Bürgen für die Richtigkeit seiner Behauptungen, daß er geborener Bürger einer Hansestadt sei, in keiner Handelsgemeinschaft mit Nichthansen stehe und als selbständiger Kaufmann Handel treibe, so wurde ihm, wenn die Versammlung die vorgebrachten Beweise für genügend hielt, sofort das Recht der Genossenschaft verliehen. Überzeugten die Beweise die Versammlung nicht, so durfte der Kaufmann zwar an den Zollprivilegien teilnehmen, indem er seine Güter vorläufig auf die Namen seiner Bürgen verzollen konnte, seine endgültige Aufnahme aber fand erst statt, wenn binnen Jahr und Tag von ihm oder seinen Bürgen vollgültige Beweise vorgebracht waren¹. Nach Verleihung des Rechts erfolgte die Verteidigung. Das neue Mitglied schwur, der Deutschen Recht zu verteidigen, kein nichthansisches Gut mit dem Recht zu beschützen, ihm zur Kenntnis kommende Übertretungen des deutschen Rechts zur Anzeige zu bringen und dem Recht Gehorsam zu leisten². Danach verlas der Ältermann die Hauptgebote³. Die neuen Mitglieder erhielten vom Klerk ein Zertifikat über ihre Aufnahme als Ausweis für die englischen Zollbeamten⁴. Über eine Aufnahmegebühr und über die Eintragung des neuen Mitgliedes in ein Personenverzeichnis ist nichts überliefert.

Den großen Verpflichtungen, die der Eintritt in die Genossenschaft dem neuen Mitgliede auferlegte, entsprachen große Vorteile. Einmal sicherte die Verleihung des Rechts jedem Mitglied die uneingeschränkte Teilnahme am Privilegiengenuß. Sodann gab sie ihm den Rückhalt einer fest organisierten Gemeinschaft, sowohl nach außen, wie den anderen Genossenschaftsangehörigen gegenüber. Der Hansetag zu Lübeck von 1447 machte es dem Ältermann des Londoner Kontors, als dem obersten Beamten der Ge-

¹ Lappenberg, Nr. 106, Art. 6 u. 8.

² Lappenberg, Nr. 106, Art. 6.

³ Lappenberg, Nr. 106, Art. 7.

⁴ HUB. 8, Nr. 1000, § 5; Lappenberg, Nr. 106, Art. 8.

nossenschaft von ganz England, zur Pflicht, persönlich mit größtem Eifer als Rechtsbeistand geschädigter Genossenschaftsangehöriger aufzutreten oder, wenn er selbst behindert, andere dazu zu bestimmen. Bei Beraubungen sollte die Genossenschaft dem Geschädigten das nötige Geld, wenn es ihm daran mangelte, zur Klage vor dem englischen Gericht vorschießen. Die Gesamtheit trug die Kosten bei Rechtsverfolgungen von Privilegienverletzungen durch englische Beamte, vor allem also bei Konflikten mit englischen Zollbehörden¹. Das Londoner Kontor trat für einzelne geschädigte Mitglieder ein und ergriff Gegenmaßnahmen, wie es z. B. 1369 ein Handelsverbot gegen einige Engländer erließ, welche sich unrechtmäßig hansisches Gut angeeignet hatten². Auch der einzelne leistete dem anderen Beistand vor dem englischen Gericht³. Zahlreich sind die Bürgschaften einzelner Kaufleute für ihre angeklagten und arrestierten Genossen. Nur in Ausnahmefällen war es erlaubt, eine Klage gegen einen Genossen vor englisches Gericht zu bringen⁴.

Zweiter Teil.

Die Niederlassung zu London.

I. Allgemeines.

Von den einzelnen Niederlassungen kommt für die Betrachtung der inneren Einrichtungen eigentlich nur die Niederlassung zu London in Frage. Über die anderen deutschen Faktoreien ist kaum etwas bekannt. In vielen Dingen wird ihre Organisation der der Londoner ähnlich gewesen sein. Auch ist gleich hier darauf hinzuweisen, daß viele Einrichtungen der Londoner Niederlassung entsprechend ihrer eigentümlichen, durch ihre Entstehung begründeten Stellung innerhalb der Gesamtgenossenschaft von ganz England über den Kreis der in London anwesenden Genossenschaftsangehörigen hinausgingen und sich über alle Kaufleute von der Hanse Deutschlands in ganz England erstreckten.

¹ H.R. II, 3, Nr. 288, §§ 74—76.

² HUB. 4, Nr. 330.

³ Allerdings häufig mit dem Erfolg, daß er als »hantulper« ebenfalls angeklagt und gefangen gesetzt wurde. H.R. II, 7, Nr. 488, § 13; 5, Nr. 263, § 13.

⁴ Lappenberg, Nr. 106, Art. 7, 3, Art. 33; H.R. II, 7, Nr. 138, § 117.

§ 1. Grundstücke und Räumlichkeiten. Die Rechte der deutschen Genossenschaft in England hafteten an ihrem Hause in London. Ihre Existenz war an den Besitz desselben geknüpft. Im Jahre 1157 zuerst als Kölner Besitztum genannt¹, bildete es nach dem Entstehen der Hanse Deutschlands in England deren örtlichen Mittelpunkt, wie im besonderen den der deutschen Niederlassung in London. Der Name Gildhalle, den das Haus ursprünglich als Besitztum der Kölner trug², mit Übertragung der englischen auf die deutschen Korporationsverhältnisse, blieb auch im 14. und 15. Jahrhundert für dasselbe bestehen. Nach englischem Sprachgebrauch ist es das Haus, welches »gildehalla Teutonicorum vulgariter nuncupatur«³. Daneben erscheint es seit 1410 in Grundstücksübertragungen, wohl im Gegensatz zu der Londoner Stadtgildhalle, als »Esterlyngshalle«⁴.

Die Lage dieses Grundstückes war außerordentlich günstig⁵. Nur wenig oberhalb London Bridge erstreckte es sich von der Südseite der Thamesstreet, der linken Uferstraße der Themse, bis zum Wasser des Flusses, im Westen von der Gasse Dovegate begrenzt⁶. Es lag in der Warde Dovegate und im Kirchspiel All Hallows the More⁷. Aus Hollars Grundriß aus dem Jahre 1667⁸ erkennen wir, daß die Halle im Norden an der Thamesstreet lag. Den übrigen Platz bis zum Wasser nahmen Hof, Garten und Kai ein. Dieser Platz bildete den Anfang und Kern des großen hansischen Gebäudekomplexes späterer Jahrhunderte, des sogenannten Stalhofes. Im Lauf des 14. Jahrhunderts erweiterte sich

¹ HUB. 1, Nr. 14.

² HUB. 1, Nr. 14, 40, 552.

³ S. oben S. 466 Anm. 3. 1321 erscheint die Bezeichnung »gilda aula«. HUB. 2, Nr. 375.

⁴ HUB. 4, S. 321, Anm. 3; 5, Nr. 926; 6, Nr. 119; 10, Nr. 394, 403.

⁵ In einem Brief der Dinanter an Markgraf Marcus von Baden vom Jahre 1465 heißt es: »En oultre ont les dis de la Hanse place notore a eux donnee de par le roy d'Angleterre a ung des plus biau lieu de Londre sur la riviere.« HUB. 9, Nr. 172.

⁶ Dieser Teil hieß auch Cosinslane.

⁷ Lappenberg, S. 57; Pauli, Der hansische Stahlhof in London, ein Vortrag, Bremen 1856, S. 11; Loftie, A History of London, London 1883, Taf. 5 u. 6; H.R. II, 7, Nr. 287, § 1.

⁸ Bei Lappenberg, Taf. 2.

wahrscheinlich das Grundstück der Deutschen um das Dinanter Haus, das in nächster Nachbarschaft der Gildhalle lag¹. Wenn wir auch annehmen müssen, daß das Gildhallegrundstück außer der Halle noch andere Gebäude umfaßte², so genügten die Räumlichkeiten doch nicht, um allen Angehörigen der Londoner Korporation als Wohn- und Kaufhäuser zu dienen. Die meisten Kaufleute wohnten wohl in gemieteten Räumen³. Vielleicht war im 14. Jahrhundert auch das Haus des Ritters Thomas von Salisbury, das dem Tower gegenüber an der Themse lag, von der Genossenschaft als Kaufhof gemietet⁴. Für die Kaufleute lagen natürlich die an das Gildhallegrundstück angrenzenden Gebäude am günstigsten. Nach englischer Lokaltradition soll das Haus des Sir Richard Lyons, das wir im Osten an den Garten grenzend zu suchen haben, schon seit 1382 an deutsche Kaufleute vermietet gewesen sein⁵. Weiterhin finden wir im 15. Jahrhundert einen größeren Gebäudekomplex, der südwärts bis zur Themse und ostwärts bis zum Allerheiligengäßlein reichte, in den Händen der deutschen Kaufleute, der den Namen Stalhof trug^{6 7}. In den Jahren 1410, 1420 und 1449 erließ die Genossenschaft Bestimmungen über die Ordnung im Stalhof⁸. Im Jahre 1446 stand der Kran, der sich im alten Stalhofe befand, im Gebrauch der deutschen Kaufleute⁹. Seitdem mehren sich die Zeugnisse dafür, daß der

¹ S. oben S. 472 Anm. 2. Lappenberg vermutet, es sei das auf Wenzel Hollars Grundriß als Winterhaus bezeichnete Gebäude. Lappenberg, S. 79. Danach stieß es im Südosten an die Gildhalle.

² 1260 wurde die Jahresrente eines im Osten der deutschen Gildhalle belegenen Landstückes an den Ältermann der deutschen Kaufleute verkauft. HUB. 1, Nr. 540.

³ Im Jahre 1300 gebot der Londoner Stadtrat zehn deutschen Kaufleuten, nur bei freien Leuten Kost und Herberge zu nehmen. HUB. 1, Nr. 1344.

⁴ Lappenberg, S. 58, 59; HUB. 4, Nr. 149 u. Anm. 2.

⁵ HUB. 4, Nr. 771 u. Anm. 3; Lappenberg, S. 59 ff.

⁶ Hierzu und zum folgenden vgl. Lappenberg, S. 71.

⁷ Über den Ursprung des Namens siehe W. Kurzinna, Der Name »Stalhof«, Hans. Geschichtsbl. Jahrg. 1912, S. 429 ff.

⁸ Lappenberg, Nr. 106, Art. 25, 48, 52. Die Datierung von Art. 48 ist nach HUB. 6, Nr. 276 1420, nicht 1320.

⁹ Lappenberg, Nr. 106, Art. 49.

Stalhof von Deutschen bewohnt wurde¹. Die englische Anschauung sah die deutsche Korporation schon in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts im Besitz des Stalhofes. In einer Beschwerdeschrift vom Jahre 1423² bezeichneten die englischen Kaufleute die Genossenschaftsangehörigen als »die vom Stalhofe«. 1433 übertrugen sie in einer anderen Beschwerdeschrift an den Hochmeister den Namen Stalhof auf den gesamten Häuserbesitz der deutschen Kaufleute³. Doch muß man sich darüber klar sein, daß bis zum Jahre 1474 das Gildhallegrundstück mit der Dinanter Halle das einzige war, an dem die Genossenschaft als solche Eigentumsrecht besaß⁴. Die Räumlichkeiten des Stalhofes waren von einzelnen Kaufleuten den englischen Eigentümern abgemietet⁵. Zwischen dem Besitztum der Genossenschaft und den ursprünglichen Stalhofsgebäuden lagen noch mehrere kleinere Grundstücke, die wahrscheinlich ebenfalls schon im 15. Jahrhundert von deutschen Kaufleuten bewohnt waren⁶. Diese wurden 1474 im Utrechter Frieden zusammen mit dem Stalhofsgrundstück Eigentum der deutschen Genossenschaft⁷.

Von den Baulichkeiten dieses ganzen Gebäudekomplexes und ihrer Verwertung ein nur einigermaßen klares Bild zu geben, ist unmöglich. Denn die Nachrichten darüber sind für unseren Zeitraum bis zum Utrechter Frieden sehr dürftig. Auch die reich-

¹ Lappenberg, Nr. 106, Art. 55 (1452), Art. 42 (1457), Art. 53 (1460); HUB. 8, Nr. 998, 999.

² H.R. I, 7, Nr. 592, § 7.

³ H.R. II, 1, Nr. 169, § 3. S. oben S. 458.

⁴ Im Jahre 1435, als der Besitz der Genossenschaft vom Ältermann in sichere Verwahrung gegeben werden soll, wird nur Halle und Bischofstor genannt. H.R. II, 1, Nr. 430, § 11.

⁵ Mehrmals wird der »landlord«, der Hauswirt, an den die Miete bezahlt wurde, erwähnt. HUB. 4, Nr. 1049; H.R. II, 2, Nr. 92, § 31. Vielleicht gehörte das Haus, das Tidemann von Limberg an der Thamesstrate in der Parochie Omnium Sanctorum besaß, zum Stalhofsgebäudekomplex. Kunze, Nr. 167.

⁶ Lappenberg nennt fünf Häuser. Sie lagen östlich der Esterlingshalle und des dazu gehörigen Gartens, westlich von dem ursprünglichen Stalhofsgrundstück, von demselben getrennt durch die schmale Windgoselane. Das nördlichste der Häuser stieß an die Themsestraße. Lappenberg, S. 66, 67.

⁷ H.R. II, 7, Nr. 142, § 8.

licher zu Gebote stehenden Mitteilungen späterer Jahre können für unsere Zeit nur wenig Anhalt gewähren, weil die Genossenschaft, nachdem sie 1474 Eigentümerin des ganzen Komplexes geworden war, durchgreifende Umbauten vornahm¹, die das Bild wesentlich verändert haben.

Die alte deutsche Gildhalle lag an der Nordwestecke der Ansiedlung, mit der Front der Thamesstreet zugekehrt. Von dem Turm, der das Hallengebäude nach Hollars Grundriß im Südwesten abschloß, besitzen wir keine Nachricht. Die Halle diente als Versammlungsort der Genossenschaftsmitglieder, um Morgensprachen und Gericht abzuhalten, und zu den Versammlungen des Kaufmannsrates². Sie war der gemeinsame Eßsaal³ und das Gesellschaftszimmer der Genossenschaft, wo angesehene Gäste bewirtet und die althergebrachten festlichen Schmausereien und Gelage abgehalten wurden⁴. Dort befand sich wohl das Kontor, in welchem die alten Privilegien und Briefe aufbewahrt wurden⁵. Auch stand dort das Kruzifix und vermutlich das silberne Prachtgerät der Korporation. In der Nähe der Halle befanden sich die Zimmer der Klerks⁶. Auch die Wirtschaftsräume, wie Küche und Speisekammer, sowie die Zimmer der Angestellten haben wir dort zu suchen⁷. Den Platz zwischen Halle und Themseufer nahmen Hof und Garten ein⁸, welche mit Obstbäumen bestanden

¹ In den Jahren 1476—1481 wurden für Umbauten, allerdings das Bischofstor mit einbegriffen, 743 £ 14 β 11½ δ ausgegeben. H.R. III, 1, Nr. 347, § 10.

² HUB. 8, Nr. 435, § 7; H.R. II, 5, Nr. 263, § 1, 3. Lappenberg, Nr. 106, Art. 1, § 12, Art. 3, § 1.

³ Nach der Kölner Hausordnung vom Jahre 1470. HUB. 9, Nr. 690, §§ 1, 11; nach der Tafelordnung vom Jahre 1513. Lappenberg, Nr. 153. In diesem Sinne, als Saal der gemeinsamen Tisch- und Trinkgesellschaft, der Matschaft, ist unter der »maschop« zuweilen die Halle zu verstehen. HUB. 9, Nr. 439, § 9, Nr. 638, § 10, Nr. 639, § 32; H.R. II, 7, Nr. 389, § 38.

⁴ HUB. 9, Nr. 639, §§ 54, 55, Nr. 690, § 67; H.R. II, 2, Nr. 92, § 31; Lappenberg, Nr. 45.

⁵ HUB. 10, Nr. 563, §§ 5, 7. Im übrigen war Kontor gleichbedeutend mit Halle oder Niederlassung.

⁶ HUB. 9, Nr. 603, § 10.

⁷ HUB. 6, Nr. 682.

⁸ Der Hof schon 1300 genannt. HUB. 2, Nr. 4, Anm. 2.

waren¹. Auch ein Weingarten war vorhanden². Das Sommerhaus, das wir in einer Abrechnung des Jahres 1468 erwähnt finden³, wird im Garten zu suchen sein⁴. Es war, wie die Halle, zu allgemeinem Gebrauch bestimmt⁵. Das Ufer selbst war als Landungs- und Stapelplatz hergerichtet⁷. Dieses Gildhallegrundstück besaß noch 1433 eine besondere Einfriedigung für sich. Ein Statut aus diesem Jahr bestimmt über die abendliche Schließung der aula Teutonicorum⁹. Im Westen längs Cosinslane¹⁰ fand Lappenberg noch die alte Grenzmauer vor, »vom festen im Mittel-

¹ HUB. 5, Nr. 234, §§ 1, 2.

² HUB. 9, Nr. 590, §§ 14, 21.

³ HUB. 9, Nr. 540, § 61.

⁴ Lappenberg, S. 75.

⁵ Nach einer Abrechnung aus dem Jahre 1468 wurde es auf Kosten der Genossenschaft neu gedeckt. HUB. 9, Nr. 540, § 61.

⁶ Das Weinhaus, das nach Hollars Grundriß mit der Front zur Themsestraße lag und im 17. Jahrhundert einen ausgezeichneten Ruf bei den Engländern genoß (Lappenberg, S. 74), wird im 14. u. 15. Jahrhundert in den hansischen Quellen nicht erwähnt. Möglich ist es jedoch, daß schon in dieser Zeit der Kaufmann eine öffentlich Weinstube unterhielt. Das Recht der Genossenschaft, den Rheinwein in London im kleinen zu verkaufen, ist alt. Wiederholt finden sich Klagen über die Entziehung dieses Rechts, und im Utrechter Frieden wird es besonders bestätigt. HUB. 1, Nr. 13; H.R. II, 5, Nr. 263, § 25; 7, Nr. 37, § 25, Nr. 44, § 29, Nr. 142, § 24, Nr. 488, § 20. Ob der Spenser, der Aufseher der Speisekammer, oder der Küfer, der in den Rechnungen genannt wird, nur für die Mitglieder Wein verschenkte, oder ob wir in einem der beiden den Wirt einer öffentlichen Weinstube des Kaufmanns zu sehen haben, läßt sich nicht erkennen. HUB. 9, Nr. 439, §§ 6, 78, 79, 81, 83.

⁷ Darauf deutet die Bezeichnung des Grundstücks in englischen Urkunden als »kayum vocatum Esterlyngeshalle«. HUB. 6, Nr. 119; 10, Nr. 394.

⁸ In der von Lappenberg edierten Hamburger Chronik wird erwähnt, daß ein Vogelkäfig (»dat grote vinkenbur«) auf dem Hofe stand, der so groß war, daß ihn die Kölner 1468 nicht aus dem Tor fort-schaffen konnten. Hamb. Chroniken in nieders. Sprache, herausg. von Lappenberg, Hamburg 1861, S. 6.

⁹ HUB. 6, Nr. 1081. In der Überschrift dieses Statuts: »Ordonnanz des deutschen Kaufmanns zu London über den abendlichen Schluß des Stalhofes« ist der Ausdruck Stalhof nicht korrekt. Es ist nur von der aula Teutonicorum, dem Gildhallgrundstück die Rede. Die Deutschen unterschieden damals noch Gildhalle und Stalhof.

¹⁰ S. oben S. 483 Anm. 6.

alter gebräuchlichen Packmauerwerke aufgeführt, mit Strebepfeilern, worin noch einige Reste gothischer Bogen zu erkennen sind¹.

Die Gebäude im Stalhofe, außerhalb des Gildhallegrundstückes, bestanden größtenteils in Häusern, Buden und Räumen zur Aufbewahrung und Ausstellung der Waren oder in Wohnräumen der Kaufleute und ihrer Diener. Jeder Kaufmann besaß dort seine eigenen Kammern und Buden, die er den englischen Eigentümern abmietete, und für deren Einrichtung er selbst Sorge trug². Die Häuser und Lagerräume waren von den Kaufleuten gemietet. Die Genossenschaft sorgte nur dafür, daß die Pachtsummen nicht gesteigert wurden, und daß die Kaufleute sich untereinander nicht heimlich die Kammern wegmieteten³. Nachdem die Korporation als solche durch den Utrechter Frieden Eigentumsrecht an diesen Gebäuden erlangt hatte, überließ sie den einzelnen Kaufleuten die gewünschten Räume gegen Zahlung einer Miete⁴. Die Zahl der einzelnen Häuser, Hallen, Kammern und Packräume schätzt Lappenberg nach den erhaltenen Rechnungen des 17. Jahrhunderts auf etwa 90⁵. Von einzelnen Räumlichkeiten sind uns Namen überliefert. Das Dinanter Haus haben wir kennen gelernt. Zwei andere Gebäude sind als »Overmatschop« und »Nedermatscop« bezeichnet⁶. Der Platz am Themseufer hieß »dat werf«⁷ und diente als Landungsplatz. Hier standen

¹ Lappenberg, S. 73.

² HUB. 8, Nr. 154, 975; Lappenberg, Nr. 106, Art. 25, 42. Tide-mann von Limberg besaß 1347 im Kirchspiel »Omnium Sanctorum de Temesestrete« ein eignes Haus. Kunze, Nr. 167. Kammern einzelner Kaufleute werden wiederholt genannt. HUB. 9, Nr. 541, IV, 2, VI, 4, IX, 3, 20, XI, 3 u. a. Der Kölner Gerhard von Wesel hatte an seiner Kammer Verbesserungen auf eigne Kosten anbringen lassen. HUB. 10, Nr. 429.

³ HUB. 4, Nr. 1049; 8, Nr. 998, 999; H.R. II, 5, Nr. 559.

⁴ H.R. II, 7, Nr. 289, 338, §§ 169, 170, Nr. 389, § 38; HUB. 10, Nr. 484.

⁵ Lappenberg, S. 78.

⁶ HUB. 8, Nr. 999; 10, Nr. 735. Es ist nicht klar, was mit diesen Ausdrücken gemeint ist. Sie scheinen darauf zu deuten, daß sich die Kaufleute innerhalb der Genossenschaft nach Heimat oder Landsmannschaft zu besonderen Gruppen zusammenschlossen und zusammen wohnten, wie die Dinanter im Dinanterhaus. Siehe unten S. 492.

⁷ HUB. 9, Nr. 705, § 6; Lappenberg, Nr. 106, Art. 49.

einzelne Verkaufsbuden¹. Auf dem Werf im Stalhof befand sich ein Kran², welcher der Genossenschaft gehörte³, und dessen Ausnutzung der Kaufmann einem Engländer gegen Zahlung einer Miete überließ⁴.

Neben der Halle besaß die Genossenschaft in London seit alters her noch das Anrecht auf ein anderes Gebäude, das Bischofstor. Sie hatte die Verpflichtung, dieses Tor instand zu halten und für genügende Bewachung zu sorgen⁵. Das Bischofstor war eins der wichtigsten Londoner Stadttore. Es schloß den Straßenzug, der von der Londonbridge, der damals einzigen Themsebrücke Londons, nach Norden führte, und vermittelte den Hauptverkehr mit dem Norden des Landes⁶. Die Tatsache, daß London eines seiner Tore den Händen fremder Kaufleute überließ, ist an sich überraschend und auffällig. Die Stadt hat sich im Jahre 1461 mit Erfolg bemüht, dies Recht den Deutschen zu entreißen⁷. Dazu veranlaßten sie wohl weniger die von ihr angeführten Gründe, daß die Deutschen die Instandhaltung und Bewachung des Tores vernachlässigten, als vielmehr der Fremdenhaß, der bei London infolge des wachsenden Selbstbewußtseins der Stadt und des Konkurrenzneides im 15. Jahrhundert gewaltig gestiegen war. Das Recht findet seine Erklärung in den Verhältnissen seiner Entstehungszeit. Wenn man auch nicht anzunehmen braucht, daß die Kölner und dann die Deutschen als Nachfolger einer dänischen Genossenschaft die Gildhalle und das Bischofstor in ihren Besitz brachten, so entstammt dieses Recht doch einer Zeit, wo der

¹ HUB. 9, Nr. 541, IV, 2.

² HUB. 9, Nr. 541, IV, 2, Nr. 705, § 27. Lappenberg, Nr. 106, Art. 49.

³ Der Kaufmann ließ ihn auf seine Kosten ausbessern. HUB. 9, Nr. 540, §§ 73, 165, 166.

⁴ HUB. 9, Nr. 439, § 112, Nr. 540, § 8. Die Miete für drei Vierteljahre betrug 1468 2 £ 19 β 8 δ.

⁵ HUB. 1, Nr. 747, 832, 902; 2, Nr. 80, 316, 428, 708; 3, Nr. 92; H.R. II, 1, Nr. 430, § 11; 3, Nr. 709; 5, Nr. 146, 263, §§ 1, 3, 10, 31, 32; 7, Nr. 37, § 23, Nr. 44, § 17, Nr. 142, § 13, Nr. 488, § 21. Lappenberg, Nr. 45, 81, 106, Art. 42; Kunze, Nr. 8. Vgl. Lappenberg, S. 88—90; Kunze, S. XXIV.

⁶ Kunze, S. XXIV; Loftie, A Hist. of London, Bd. I, S. 109, 111, Tafel 5.

⁷ H.R. II, 5, Nr. 146, 263, §§ 10, 31.

Fremdenhaß in den englischen Städten noch nicht entwickelt war, wo die deutsche Genossenschaft nicht als ein fremder Körper, sondern als berechtigter Bestandteil der englischen Verfassung angesehen wurde und analog den Verhältnissen einer städtischen Kaufmannsgilde mit den Rechten derselben auch städtisch-bürgerliche Pflichten übernahm. Es wird ausdrücklich bemerkt, daß die Instandhaltung und Bewachung des Tores als Äquivalent für gewisse Freiheiten der Genossenschaft in London galten¹. Weil diese Verpflichtung eine Bedingung für die Existenz ihrer Freiheiten in London war², ist die Genossenschaft bemüht gewesen, sich dies Recht zu erhalten, obwohl es ihr Kosten und Lasten verursachte. Im Utrechter Frieden hat sie die Bestätigung des Besitzes durchgesetzt³.

Nach dem Vertrage von 1282 sollte die Genossenschaft für stete Instandhaltung des Tores Sorge tragen und in Zeiten der Not den dritten Teil der Wachmannschaft stellen⁴. Um die Besetzung des Tores vornehmen zu können, erließ die Genossenschaft im Jahre 1457 ein Statut, daß jeder Kaufmann in seiner Kammer auf dem Stalhof einen vollständigen Harnisch, eine stählerne Armbrust oder eine Feuerbüchse bereithalten sollte⁵. Für gewöhnlich war die Bewachung des Tores und Verwaltung des Grundstückes einer bestimmten Person übertragen. Von 1318—1342 besaß der frühere Ältermann der Deutschen Johann Lange das Bewachungsrecht⁶. 1438 beauftragte der Kaufmann einen Londoner Bürger mit der Bewachung, der die Torwohnung für billige Miete (20 sh) bekam⁷. Bei den jährlichen Neujahrgeschenken bedachte der Kaufmann auch den Wächter des Tores⁸.

¹ » . . . quod Teutonici sunt liberi . . . pro porta . . .«, » . . . Teutonici non sustinent portam . . ., quam bene sustinere deberent, pro qua liberi sunt . . .« HUB. 1, Nr. 747. — »Et pro ista pace . . . concesserunt . . .« HUB. 1, Nr. 902. — » . . . propter libertates et privilegia, quibus hactenus in civ. London. gavisus sunt, ad reparacionem et custodiam predictas astringebantur.« H.R. II, 5, Nr. 146.

² H.R. II, 7, Nr. 488, § 21; 5 Nr. 263, §§ 1, 3, 10.

³ H.R. II, 7, Nr. 142, § 13.

⁴ HUB. 1, Nr. 902; H.R. II, 5, Nr. 146.

⁵ Lappenberg, Nr. 106, Art. 42.

⁶ HUB. 2, Nr. 316, 428.

⁷ Lappenberg, Nr. 81.

⁸ Lappenberg, Nr. 45.

§ 2. Die Bewohner und die Lebensweise. In den Räumen des Stalhofes wohnte die Mehrzahl der in London anwesenden Genossenschaftsmitglieder¹. Manche von ihnen besaßen wohl eigenen Grundbesitz², noch andere lagen bei Londoner Bürgern zerstreut in der Stadt zur Herberge³. Nach der Erwerbung des Stalhofgrundstücks verlangte die Genossenschaft, daß die Mitglieder sämtlich auf dem Hofe wohnen sollten, da jetzt Platz genug vorhanden sei. Nur bei Besetzung sämtlicher Räume durften die Kaufleute außerhalb des Hofes Herberge nehmen, aber immer in nächster Nähe⁴. Außer den selbständigen Kaufleuten, den eigentlichen Mitgliedern, wohnten noch viele Knechte und Diener der Kaufleute, die in der Kölner Hausordnung vom Jahre 1470 zum Unterschied von den Kaufleuten, den Meistern, Gesellen genannt werden⁵, auf dem Hofe; außerdem auch einige Engländer, die von der Genossenschaft für besondere Dienstleistungen angestellt waren.

Wie beim Brügger Kontor, bildeten sich auch in der Londoner Niederlassung Gruppen innerhalb der Masse der Angehörigen. Nach der Art der Entstehung der Genossenschaft in England aus der Vereinigung der alten kölnisch-westdeutschen und den jüngeren Hansen östlicher Städte hätte man eine Zweiteilung, eine rheinisch-westfälische und eine sächsisch-wendisch-preußische Gruppe erwarten können. Doch davon ist nichts zu bemerken. Wir finden vielmehr eine Dreiteilung. Das erste Drittel bildeten die Kaufleute aus Köln, Dinant und den geldrischen Städten, »und wat up disser sit des Rynes is«⁶; das zweite die Kaufleute aus den westfälischen, bergischen, sächsischen, wendischen Städten und »wat

¹ H.R. II, 5, Nr. 263, § 40.

² Deutsche Kaufleute besaßen 1365 Grundstücke in London und York. Kunze, Nr. 184, 185. Eine Jury wußte 1354 nicht, ob ein deutscher Kaufmann Grundstücke in London habe. Kunze, Nr. 179.

³ Ein Beschluß des Londoner Stadtrats vom 5. Oktober 1356 setzte fest, daß von dem Zoll auf Waid, den die hansischen Kaufleute zahlen mußten, die Hälfte den Wirten zukommen sollte, bei denen die Kaufleute im Quartier lagen. HUB. 3, Nr. 367.

⁴ H.R. II, 7, Nr. 338, § 194, 10, § 203, 10, Nr. 395, § 6; HUB. 10, Nr. 477, § 11.

⁵ HUB. 9, Nr. 690.

⁶ Von London aus gerechnet, also linksrheinisch.

by gene sit des Rynes is*; das dritte die Kaufleute aus Preußen, Livland und Gotland¹. Anders aber als bei dem Brügger Kontor, wo die Dreiteilung scharf durchgeführt und in vielen Fällen für das innere Verfassungsleben maßgebend war², kam die Gruppenbildung innerhalb der Londoner Niederlassung nur bei der Wahl des Kaufmannsrates zur Geltung, bei dessen Einsetzung im Jahre 1437 die Dritteileinteilung überhaupt zuerst Erwähnung findet. Wie man annehmen muß, bezweckte sie, den beherrschenden Einfluß der Kölner, den diese durch ihre numerische Stärke in der Leitung der Genossenschaft ausüben konnten, nach Möglichkeit zu brechen und eine gleichmäßigere Vertretung aller Städtegruppen in dem obersten Ausschuß der Genossenschaft herbeizuführen³. Weil die Dritteileinteilung innerhalb der hansischen Kaufmannschaft in London nur diesem einen Zweck ihre Entstehung verdankte, darf es nicht weiter auffallen, daß sie die natürliche Entwicklung der Genossenschaft nicht berücksichtigte und sich auch zu der Gruppierung am Brügger Kontor in Gegensatz stellte.

Auf eine andere Art der Gruppierung unter den Mitgliedern, auf welche die Bezeichnungen einzelner Häuser im Stalhof schließen lassen, ist schon hingewiesen⁴. Maßgebend dafür war wahrscheinlich nur die Landsmannschaft der Kaufleute und die territoriale Zusammengehörigkeit ihrer Heimatstädte. Diese Gruppierung bezog sich, soviel wir sehen können, nur auf das Zusammenwohnen und den engeren Verkehr untereinander, bedeutete aber nichts für das Verfassungsleben der Genossenschaft.

Es ist natürlich, daß bei dem gemeinschaftlichen Haus- und Grundbesitz der Kaufleute, bei ihrem engeren Zusammenwohnen auf begrenztem Raume das Leben und Treiben nach bestimmten Vorschriften geregelt wurde, daß frühzeitig eine Art Hausordnung entstand, die Ruhe und Ordnung aufrechterhalten sollte. Mit der Sorge für gutes, gegenseitiges Einvernehmen beschäftigten sich mehrere Ordnonnanzen. Zank und Schlägerei bedrohte der Kauf-

¹ Lappenberg, Nr. 106, Art. 1, § 2; H.R. II, 7, Nr. 338, § 194, 1. Vgl. Schulz, S. 177.

² Stein, Genossenschaft zu Brügge, S. 25 ff.

³ Ebenso Schulz, S. 177.

⁴ S. oben S. 488, Anm. 6.

mann mit strengen Strafen¹. Gegen das wechselseitige Wegmieten von Wohnungen und Lagerräumen durch Überbieten der Pachtsumme wandte sich ein anderer Beschluß des Kaufmanns². Unlauterer Geschäftsbetrieb, der bezweckte, Genossen zu übervorteilen und am Kauf und Verkauf zu hindern, unterlag schweren Bußen³. Obwohl aus unserem Zeitraum nichts von einer Tafelordnung verlautet, darf man doch bei der Neigung des Mittelalters, das tägliche Leben einer Gemeinschaft statutenmäßig festzulegen, an dem Bestehen einer solchen nicht zweifeln. Auch für unsere Zeit wird mancher Satz der Kölner Hausordnung vom Jahre 1470⁴ und der Tafelordnung aus dem Jahre 1513⁵ Geltung gehabt haben. Beachtenswert ist die Trennung der Meister- und Gesellentafeln. Der Geselle darf nur in der Halle essen, wenn er an der Meistertafel einen Vertreter und Fürsprecher hat. Im allgemeinen beziehen sich die Statuten auf anständige Aufführung an der Tafel, auf gutes Benehmen gegen den Koch und sorgsame Behandlung des Geschirres.

Eine strenge Zucht herrschte in der Niederlassung. Alle im Stalhofe lebenden Personen waren unverheiratet. Jeder einzelne sollte auf gute Aufführung bedacht sein, um bei der Nachbarschaft keinen Anstoß und keinen Anlaß zu Zwistigkeiten zu erregen. Heimliches Würfelspiel in den Kammern und in Schenken, Mitbringen von Dirnen in die Wohnungen bedrohten harte Strafen⁶. Andere Bestimmungen sorgten für Ordnung und Reinlichkeit. Die ausgeschifften Waren sollten sofort vom Kai fortgeschafft werden⁷. Es bestand ein Verbot, die Halle als Pack- und Lagerraum zu benutzen⁸. Ein jeder sollte für Reinhaltung des Platzes vor seinem Haus oder seiner Verkaufsbude Sorge tragen und nach Benutzung den Kran und den Anlegeplatz wieder in sauberen Zustand bringen⁹.

¹ HUB. 4, Nr. 943.

² HUB. 4, Nr. 1049; 8, Nr. 998, 999.

³ HUB. 5, Nr. 443, §§ 3—5; 9, Nr. 603, § 8; Lappenberg, Nr. 106, Art. 25 b.

⁴ HUB. 9, Nr. 690.

⁵ Lappenberg, Nr. 151.

⁶ HUB. 5, Nr. 443, § 2; 8, Nr. 154; Lappenberg, Nr. 106, Art. 25.

⁷ Lappenberg, Nr. 106, Art. 54.

⁸ HUB. 5, Nr. 101; Lappenberg, Nr. 106, Art. 44.

⁹ HUB. 6, Nr. 276, § 1; Lappenberg, Nr. 106, Art. 48 u. 49.

Der Ausgelassenheit der Jüngerer steuerte ein Erlaß, der das Plündern der Obstbäume im Hofe und einige Spiele untersagte, wobei leicht am Gemäuer oder an den Bäumen Beschädigungen verursacht wurden¹.

Mitten in einer großen fremden Stadt gelegen, mußte die Genossenschaft vor den Fremden auf der Hut und auf Sicherung des Platzes und der Waren bedacht sein. Den Fremden, die kauf lustig die in den Buden ausgestellten Waren durchmusterten, konnte nur der Ältermann den Zutritt zur Halle gestatten. Es war streng verboten, Fremde in den Kammern übernachten zu lassen. Ausnahmen durften nur mit Erlaubnis des Ältermanns stattfinden, oder wenn es sich um besonders geschätzte Persönlichkeiten handelte. Aber auch dann sollten höchstens drei Gäste beherbergt werden². Die Schließung des Gildhallegrundstückes erfolgte im Winter um 8, im Sommer um 9 Uhr. Späterkommenden war es zur Pflicht gemacht, die Pforten wieder sorgfältig zu verschließen³. Auch wenn die Bewohner des Stalhofs abends zur Mahlzeit in die Halle gingen, durften sie bei Strafe nicht das Schließen der kleinen Tür des Stalhofs versäumen. Um 9 Uhr verriegelte man auch dies Tor; Ausgeschlossene sollten die nächtliche Ruhe weder durch Klopfen noch Rufen stören⁴. Auch darauf achtete die Genossenschaft, daß jeder seine Kammer abends gut verwahrte. Die abendliche Schließung des Stalhofs besorgten die Inhaber der einzelnen Kammern abwechselnd je eine Woche lang⁵.

Einige andere Bestimmungen entsprangen den besonderen Verhältnissen der Londoner Niederlassung. Angesichts des Konkurrenzneides der Londoner verbot die Genossenschaft ausdrücklich den Kaufleuten, welche noch nicht die Mitgliedschaft der Ge-

¹ HUB. 5, Nr. 234, §§ 1—3.

² HUB. 5, Nr. 229; 6, Nr. 276, § 2; 8, Nr. 154; 9, Nr. 705, § 13. Schon Londons Eifersucht nötigte zu dem Verbot, fremde Kaufleute zu beherbergen. 1298 erhob London Klage gegen Beherbergung fremder Kaufleute durch den Kaufmann, weil die deutschen Kaufleute Handel mit ihnen trieben. HUB. 1, Nr. 1283. Chr. Kelmar, der nach seiner Ausweisung 1383 alles versuchte, um dem Kaufmann zu schaden, behauptete, der Kaufmann beherberge des Königs Feinde. H.R. I, 8, Nr. 913.

³ HUB. 6, Nr. 1081.

⁴ Lappenberg, Nr. 106, Art. 52.

⁵ HUB. 8, Nr. 975.

nossenschaft erworben hatten, in Blackwellhall, dem Zentrum des Lakenhandels, Handel zu treiben¹. Aus demselben Grunde wandte sich ein anderes Gebot gegen Betrügerei beim Wiegen. Niemand sollte durch Bestechung des öffentlichen Wägers zu seinen Gunsten wägen lassen². Großes Ärgernis bereiteten dem Kontor Leute, die sich gegen die zwischen dem König und der Genossenschaft im Jahre 1437 vereinbarten Abmachungen über Zollzahlung und Benutzung der Zollprivilegien³ vergangen hatten und sich dann dem Arm der Gerechtigkeit durch Flucht in die Asyle entzogen. Gegen sie richtete sich ein besonderer Erlaß des Kontors⁴. Zu diesen Beschlüssen trieb die Genossenschaft die feindselige Haltung der Londoner Kaufmannschaft. Um so mehr mußte der Genossenschaft an der Freundschaft der Nachbarn und einflußreicher Persönlichkeiten gelegen sein. Der einsichtige Kölner Gerhard von Wesel legte daher den Kaufleuten Kölns besonders ans Herz, sich solche nutzbringende Freundschaften etwas kosten zu lassen⁵.

Im Anschluß an die Besprechung der Hausordnung scheint es zweckmäßig, hier von der Verwaltung von Haus und Hof, Küche und Keller, von den Bediensteten der Genossenschaft, die für die allgemeinen Bedürfnisse zu sorgen hatten, mitzuteilen, was aus den Quellen ersichtlich ist. In unserem Zeitraum lag die oberste Verwaltung auch dieser inneren häuslichen Angelegenheiten und auch die Hauspolizei in den Händen des Ältermanns und der Beisitzer. Von einem Schaffner oder Rechenmeister, von Hausmeistern, Bau- meistern, Gartenmeistern, wie sie in späterer Zeit vermutlich aus der Mitte der Genossenschaftsangehörigen gewählt wurden, hören wir nichts; 1474 wurde auf der Utrechter Tagfahrt beschlossen, der Kaufmannsrat solle zwei fremde Leute alle Jahre für die Verwaltung von Haus, Hof und Küche annehmen. Die Bestimmung schließt: »Und so sollen dort keine Hausmeister sein, wie es so lange gewesen ist⁶.« Da von Hausmeistern aus den Rechnungen

¹ Lappenberg, Nr. 106, Art. 9; H.R. II, 5, Nr. 263, § 48, Nr. 712, § 8, 4.

² HUB. 5, Nr. 443, § 1.

³ H.R. II, 2, Nr. 82.

⁴ Lappenberg, Nr. 106, Art. 28.

⁵ HUB. 9, Nr. 603, §§ 17, 18.

⁶ H.R. II, 7, Nr. 138, § 119.

der Jahre 1466—1469, die gerade über die inneren häuslichen Angelegenheiten helleres Licht verbreiten, nichts verlautet, in der Kölner Hausordnung von 1470¹ aber Hausmeister, und auch Schaffner, die Funktionen hauspolizeilicher Art bekleiden, wie sie vorher in der Hand des Ältermanns lagen, Erwähnung finden, scheint der Hinweis des Beschlusses von 1474 sich auf die Zeit der kölnischen Verwaltung zu beziehen.

Das Regiment in Küche und Keller führten der Koch und der Spenser, der Aufseher der Speisekammer. Ihnen war die Sorge für das leibliche Wohl der Genossenschaftsangehörigen anheimgestellt. Beide waren Engländer und wohnten auf dem Grundstück der Niederlassung². Es war dafür gesorgt, daß die Tafelgenossen ihr Essen dem Koch nicht zu lange schuldig blieben. Nach der Kölner Hausordnung sollte jeder seine Rechnung alle 14 Tage begleichen³⁴. Der Spenser lieferte Brot und vor allem das Getränk, Wein und Bier⁵. Gegen Scheltworte und Mißhandlungen unzufriedener Gesellen nahm sie der Kaufmann in Schutz⁶. Ob der in einer Rechnung genannte Küfer Jan, der ein größeres Gemäß Wein in kleinere Fässer zu Geschenkzwecken verzapfte, Angestellter der Genossenschaft war, ist nicht zu ersehen⁷. Der Kaufmann stellte ferner besondere Träger an (porters), die jährlich 5 β vom Kontor zum Geschenk erhielten⁸. Ein besonderer Last-

¹ HUB. 9, Nr. 690.

² HUB. 6, Nr. 682.

³ HUB. 9, Nr. 690, § 10.

⁴ Mehrmals verzeichnen die Rechnungen gewisse Summen »für des Kaufmanns Kost«, die vierteljährlich dem Koch ausbezahlt wurden. HUB. 9, 439, §§ 9, 10, 11, 11 a, Nr. 540, §§ 42—44. Dieser Ausdruck »für des Kaufmanns Beköstigung« könnte darauf schließen lassen, daß der Koch ein festes Gehalt bezog. Das Wechseln der Höhe und die Höhe der Summen selbst wären damit zu erklären, daß zu dem festen Lohn die Bewirtung von Gästen, wofür das Kontor die Kosten übernahm, hinzugezählt worden ist. Auch der 1557 vom Kontor angestellte Koch erhält jährlichen festen Lohn (. . . for the yearelie waiges of . . . pounds). Lappenberg, Nr. 158.

⁵ HUB. 9, Nr. 439, §§ 6, 83, Nr. 540, §§ 58, 59, Nr. 638, §§ 9, 44, Nr. 639, § 53.

⁶ Kölner Hausordnung. HUB. 9, Nr. 690, § 5.

⁷ HUB. 9, Nr. 439, §§ 79, 81.

⁸ Lappenberg, Nr. 45.

trägetarif wurde 1449 eingeführt¹. In demselben Jahre drohte die Genossenschaft den Kaufleuten unter Strafen die ordnungsgemäße Zahlung an². Die Porters wurden auch gelegentlich zu anderen Dienstleistungen herangezogen^{3 4}.

Ebensowenig wie das Brügger und das Bergener Kontor besaß die Londoner Genossenschaft⁵ eine eigene Kirche und eigenen Gottesdienst. Von geistlichen Stiftungen der Genossenschaft ist nur eine »Kapelle bei unseres Herrn Grab« bekannt, wo der Kaufmann zu Ostern vier Wachskerzen unterhielt⁶. Ob diese Kapelle in der Heiligen Grabeskirche vor Newgate oder in einer anderen Kirche Londons lag, ist nicht festzustellen. Daß eine Kapelle sich auf dem Grundstück der Genossenschaft selbst befand, ist kaum anzunehmen, da keine Nachricht darauf hinweist. Wie Lappenberg bemerkt, lag für die Mitglieder der Genossenschaft auch nicht so viel Bedürfnis nach Absonderung in kirchlicher Hinsicht vor, wie in den deutschen Niederlassungen in anderen fremden Ländern. Ihre ganze Stellung zur englischen Nation und in London, ihr festes Wurzeln in dem Verfassungsleben der Stadt berechtigte die Genossenschaft, auch an den kirchlichen Einrichtungen Londons teilzunehmen. Die Deutschen, die infolge der Lage ihres Wohnsitzes als Zugehörige der Allerheiligenparochie galten, haben sich wesentlich an die Kirche dieses Kirchspiels All Hallows the Great (oder the More), die in nächster Nähe östlich von dem Grundstück der Genossenschaft lag, gehalten. Sie bezeichnen diese Kirche wiederholt als »unsere Kirche«⁷. In derselben besaßen sie ein eigenes Gestühl, für dessen Reinhaltung und Erleuchtung sie Sorge trugen⁸.

¹ Lappenberg, Nr. 92.

² Lappenberg, Nr. 106, Art. 43.

³ H.R. II, 5, Nr. 263, § 44; HUB. 9, Nr. 590, §§ 50, 58, Nr. 639, § 56.

⁴ In der Ordnung von 1513, Lappenberg, Nr. 151, werden als sonstige Dienstleute noch angeführt: eine Waschfrau, ein Auffeger und ein Bootsmann. Wahrscheinlich unterhielt auch zu unserer Zeit die Genossenschaft derartige Diener. Ein Bootsmann, der die Halle von Mist reinigen soll, wird HUB. 9, Nr. 638, § 38 erwähnt.

⁵ Vgl. Lappenberg, S. 122 ff.

⁶ Lappenberg, Nr. 45.

⁷ Lappenberg, Nr. 45; HUB. 9, Nr. 482, § 5.

⁸ Lappenberg, Nr. 45; HUB. 9, Nr. 540, §§ 69, 71, 72, Nr. 638, §§ 67, 79; H.R. II, 7, Nr. 388, § 95. Das Statut vom 1. Februar 1420

Der Pfarrer des Sprengels (person) und seine Gehilfen und Diener erhielten alljährlich am 4. Dezember Geschenke vom Kaufmann¹. Der Küster (parishclerk) bekam, soviel wir aus den Rechnungen der Jahre 1468/1469 ersehen können, vierteljährlich ein Trinkgeld². An den kirchlichen Festen des Kirchspiels nahm auch die Genossenschaft teil. Am Fronleichnamstag wurde die Straßenfront der Halle mit Maien und Fahnen geschmückt, die Straße selbst mit Grün bestreut. Die Kaufleute beteiligten sich wohl selbst an der Prozession. Zwei ihrer Porters trugen große Wachsfackeln, welche mit Lichten und Fähnlein verziert waren³. Ebenso schmückten die Kaufleute die Halle am St. Johannisabend (24. Juni) und St. Petersabend (29. Juni) mit Laub und Kerzen⁴.

Ein besonderer Festtag der Genossenschaft war der 4. Dezember, der Tag der heiligen Barbara. Dies Fest wurde am Vorabend mit einem »Salve regina« und einer Seelenmesse in der Allerheiligenkirche eingeleitet. Am Festtag selbst hielt man eine mehrstimmige Messe ab, am Abend wieder das »Salve regina« und am Tage darauf wieder eine Seelenmesse. Am St. Barbaratage fand ein Festessen der Genossenschaft statt, zu dem der Pfarrer des Sprengels mit zwei Kaplänen sowie andere Gäste geladen waren⁵.

Mit verschiedenen Klöstern der Stadt stand die Genossenschaft in Verbindung. Die Franziskaner (gray friars), deren Kloster in Newgatestreet lag, erhielten jährlich zwei Tonnen Heringe zum Geschenk⁶. Ebenso wurden die Augustiner, die ein Kloster an der Broadstreet in der Nähe des Bischofstores besaßen, in späterer Zeit jährlich mit zwei Tonnen Fisch beschenkt⁷. Auf ein nahes Verhältnis mit dieser Bruderschaft weist die Nachricht, daß der Kaufmann im Sommer 1468 wegen der ihm drohenden Gefahr

über die Reinhaltung des Stalhofes setzte für Übertretungen Strafen von ein und zwei Pfund Wachs aus, dessen Erlös für die Kerzen des Kaufmanns in der Kirchspielkirche verwandt werden sollten. HUB. 6, Nr. 276, § 1.

¹ Lappenberg, Nr. 45; HUB. 9, Nr. 439, §§ 45, 106, Nr. 540, § 161.

² HUB. 9, Nr. 439, § 13, Nr. 540, §§ 46, 56, Nr. 638, § 74.

³ Lappenberg, Nr. 45; HUB. 9, Nr. 590, § 71, Nr. 638, § 76.

⁴ Lappenberg, Nr. 45; HUB. 9, Nr. 639, §§ 54, 55.

⁵ Lappenberg, Nr. 45.

⁶ Lappenberg, Nr. 45; HUB. 9, Nr. 439, §§ 15, 93, Nr. 590, § 11.

⁷ HUB. 9, Nr. 439, § 123, Nr. 540, § 20, Nr. 590, § 11.

seine Privilegien ins Augustinerkloster in Sicherheit zu bringen beschloß und der Aufsicht des Augustiners Jan Sasse übergab. Dieser Augustiner war damals Beichtvater der Genossenschaft. Als solcher erhielt er zu Ostern von der Genossenschaft einen halben Nobel¹. Eine Nachricht erwähnt auch die Dominikaner, die schwarzen Mönche. Ihr Prior erhielt für einen alten Freibrief, wahrscheinlich für Ausfertigung einer Kopie, 20 β². Auch eine Verbindung mit dem Karthäuserkloster in Sheen, südlich von London, ist festzustellen. Als dem Kaufmann die Aufbewahrung seiner Privilegien im Sommer 1468 bei den Augustinern nicht genügend Sicherheit versprach, vertraute er im Dezember 1468 diesem Kloster seine Privilegien an³.

II. Die Organe der Genossenschaft.

§ 1. Der deutsche Ältermann.

Entstehung des Amtes. An der Spitze der Londoner Niederlassung stand ein Ältermann. Die Frage nach der Entstehung dieses Amtes ist eng verbunden mit der Frage nach der Entstehung des Amtes des sogenannten englischen Ältermanns, von dem später noch besonders zu reden ist. Zweckmäßiger werden beide Fragen schon jetzt gemeinsam erörtert. Zunächst sei festgestellt, daß ein Nebeneinander beider Ämter zuerst 1383 urkundlich belegt ist. Den Vertrag dieses Jahres, den der gemeine Kaufmann von ganz England mit dem Kontor zu Boston über die Schoßzahlung abschloß, unterzeichneten sowohl die Älterleute der einzelnen Niederlassungen zu London, Boston, Yarmouth und Hull, als auch William Walworth, des gemeinen Kaufmanns oberster Ältermann von ganz England⁴. Auch dessen Vorgänger Joh. Aubrei war nach Ernennungsurkunde des William Walworth ein englischer Ältermann⁵. Wahrscheinlich haben wir auch den Londoner Mayor Joh. Hamond, der in den Jahren 1344 und 1346 mehrmals als

¹ HUB. 10, Nr. 576, § 2; Lappenberg, Nr. 45. Lappenberg sucht den Beichtvater in dem Franziskanerkloster. Lappenberg, S. 125.

² HUB. 9, Nr. 439, § 33.

³ HUB. 10, Nr. 576, § 2.

⁴ HUB. 4, Nr. 768, § 3.

⁵ HUB. 4, Nr. 709.

Ältermann der deutschen Hanse bezeugt wird¹, für dieses Amt im Gegensatz zu dem deutschen Ältermann in Anspruch zu nehmen. Für frühere Zeiten lassen sich nur Vermutungen aufstellen.

Für die Beantwortung der Frage kommt zunächst das Statut der Kölner Englandfahrer² in Betracht, dessen Abfassungszeit ins Jahr 1324 fällt, dessen Bestimmungen aber auf ältere Verhältnisse zurückgehen, wie sie sich zwischen den Kölnern und England zu Zeiten der kölnischen Vorherrschaft herausgebildet hatten. Der zweite Artikel dieser Kölner Verordnung handelt von der Wahl des Ältermanns. Er ist ganz allgemein gehalten und läßt im einzelnen manche Frage offen; aber man sieht doch, daß die Kölner, sobald ihrer mehrere an einem Orte Englands anwesend waren, auf Grund ihres Hanserechts aus ihrer Mitte einen Ältermann zu wählen pflegten. Ähnlich äußern sich die deutschen Kaufleute über das Recht zur Wahl eines Ältermanns in der Untersuchung vor dem königlichen Gerichtshof in London über die Rechte der Hanse vom Jahre 1321³. Der königliche Sachwalter focht in derselben verschiedene Freiheiten der Genossenschaft und überhaupt ihre Existenzberechtigung an. Die Kaufleute von der Hanse verteidigten ihre Freiheiten, indem sie auf die Privilegien und Privilegienbestätigungen Heinrichs III., Eduards I. und Eduards II. hinwiesen. Die Existenzberechtigung ihrer Korporation suchten sie damit zu erklären, daß ihnen ihre organisatorischen Einrichtungen, die Kennzeichen einer Korporation, niemals streitig gemacht worden seien. Sie behaupteten, immer für sich das Recht in Anspruch genommen zu haben, aus der Mitte ihrer Genossenschaft sich ihren Ältermann zu wählen. Indem sie dies Recht als Grund für das Zurechtbestehen ihrer Genossenschaft anführen, bezeichnen sie das Ältermannamt als Folge des Hanserechts, des Rechts zur Bildung einer Korporation, und leiten es daraus ab. Beide Urkunden ergeben, daß die deutschen Kaufleute als ihr Recht ansahen, seit Erwerbung des Hanserechts in England sich einen Mann ihrer Nation zum Vorsteher zu geben.

¹ HUB. 3, Nr. 42, 71, 78; Kunze, Nr. 128.

² H.R. I, 7, Nr. 733; siehe Stein, Hans. Geschichtsbl. Jahrg. 1908, S. 197 ff.

³ HUB. 2, Nr. 375.

Mit dieser Ansicht steht der Vertrag zwischen der Stadt London und den Kaufleuten von der Hanse Deutschlands vom Jahre 1282¹ nur scheinbar in Widerspruch. In diesem Verträge verpflichteten sich die deutschen Kaufleute zur Instandhaltung und Bewachung des Bischofstores. Dafür wurden ihnen von London gewisse ältere Freiheiten garantiert, unter anderem das Recht, ihren Ältermann zu haben, wie sie ihn in früheren Zeiten besessen haben; doch sollte dieser Ältermann Londoner Bürger sein, der Londoner Stadtbehörde vorgestellt und von dieser vereidigt werden². Die Nachrichten, die uns über die Herkunft und Staatsangehörigkeit der Älterleute der Londoner Niederlassung aus älterer Zeit überliefert sind, zeigen aber, daß die oben dargelegte Gewohnheit der Deutschen, einen Landsmann in das Ältermannamt einzusetzen, mit der Bedingung dieses Vertrages gut zu vereinbaren war.

Der erste Ältermann der Deutschen, von dem wir aus den Jahren 1251 und 1260 hören, war Arnold³. Sohn eines Bremers Thedmar, der in London das Bürgerrecht erworben hatte, bekleidete er mehrfach Ämter der Stadt London⁴. Der Ältermann des Jahres 1282, Gerard Merbode, stammte wahrscheinlich aus Dortmund und war zugleich Londoner Bürger⁵. Vielleicht ist Detardus, der Ältermann des Jahres 1302, identisch mit Detmar aus Dortmund, der zugleich Londoner Bürger war⁶. 1314, 1319 und 1320 wird Joh. Lange als Ältermann der Deutschen genannt⁷. Seine Beinamen »Allemand«, »de Alemannia« und »Esterling« beweisen seine deutsche Herkunft⁸. Auch in zwei Ein- und Ausfuhrlisten wird er zu den deutschen Kaufleuten gezählt⁹. Sicher ist er

¹ HUB. 1, Nr. 902.

² »ita tamen quod aldermannus ille sit de libertate civitatis predictae . . .«

³ Über diese Älterleute vgl. Schulz, S. 177, Anm. 1; Lappenberg, S. 156.

⁴ HUB. 1, Nr. 405, 540; Lappenberg, S. 15 ff.

⁵ HUB. 1, Nr. 902, 3, S. 406; Kunze, Nr. 2 u. Anm. 3; Dortmund. UB. 1, Nr. 118; Frensdorff, Dortmunder Statuten und Urteile, Hansische Geschichtsquellen, Bd. III, S. CXXVII.

⁶ HUB. 2, Nr. 27, 3, S. 406.

⁷ HUB. 2, Nr. 352, 356; Kunze, Nr. 54, 67.

⁸ HUB. 2, Nr. 316, 428; Kunze, Nr. 10 und Anm. 2, Nr. 29 und Anm. 3.

⁹ Kunze, Nr. 371, 374.

identisch mit dem mehrmals genannten Londoner Bürger Joh. le Lunges (Joh. Long)¹. Konrad de (atte) Brock, den wir für das Jahr 1342 als Ältermann der Londoner Genossenschaft ansehen müssen, war deutscher Kaufmann und hatte 1324 das englische Indigenat erworben².

Alle diese Älterleute der Londoner Niederlassung waren also deutscher Herkunft und besaßen zugleich das Londoner Bürgerrecht oder, wie Konrad atte Brock, englisches Staatsbürgerrecht. Wie früher dargelegt ist³, war die Aufnahme deutscher Kaufleute in das englische Bürgerrecht bis zur Mitte des 14. Jahrhunderts keine Seltenheit. Die Kaufleute verloren dadurch keineswegs die Mitgliedschaft der deutschen Genossenschaft. Somit konnten die Bedingungen, an welche die Zulassung zum Ältermannamt in London geknüpft war — von deutscher Seite Zugehörigkeit zur Genossenschaft und deutsche Herkunft, von Seite Londons das Bürgerrecht der Stadt — in einer Person Erfüllung finden. Diese Möglichkeit läßt die Bestimmungen, welche der Vertrag von 1282 über die Qualifikation des Ältermanns enthielt, auch nicht als eine für die Deutschen nachteilige Neuerung erscheinen⁴.

Von den anderen Niederlassungen der deutschen Kaufleute in England sind uns nur wenig Älterleute aus älterer Zeit bekannt. In Lynn begegnet in den Jahren 1271 und 1272 Simon von Staveren als Ältermann des römischen Reiches⁵. Er war Lynner Bürger. Sein Name läßt aber auf deutsche Herkunft schließen. Um dieselbe Zeit wird als Ältermann der Hamburger der Hamburger Hennekin Buch genannt⁶. Offenbar besaß er nicht das englische Bürgerrecht, da er sich bereit fand, die Entscheidung eines Streites mit

¹ Kunze, Nr. 31, 39, 46.

² HUB. 2, Nr. 428; Kunze, Nr. 74.

³ S. 475.

⁴ Wirrer, Die selbständige Entstehung des deutschen Konsulates, Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft, 50. Jahrg. 1894, S. 489, 490, 493 Anm. 2, kennt diese Möglichkeit nicht und sieht in dem Vertrag eine starke Beschränkung der Deutschen. Dagegen spricht auch schon der Umstand, daß die Konzessionen Londons ausdrücklich als Entgelt für die von den Deutschen übernommenen Lasten bezeichnet werden:

„ . . . Et pro ista pace et fine et concordia concesserunt . . .“

⁵ HUB. 1, Nr. 700, 701. Schulz, S. 178.

⁶ HUB. 1, Nr. 673. Schulz erwähnt diesen Ältermann nicht.

Mitgliedern seiner Korporation dem obersten Gericht in London oder seiner Heimatstadt zu überlassen. Auch Jakob de Crispin, ein Deutscher, den wir 1303 an der Spitze der deutschen Genossenschaft in Lynn finden¹, war wahrscheinlich kein Engländer. Als solcher würde er wohl kaum das Schreiben dieser Genossenschaft an Rostock mit unterzeichnet haben, das über die Verletzung des von der Genossenschaft erlassenen Handelsverbots mit Lynn Klage führt und zur strengen Bestrafung der Übertreter auffordert.

Aus dem Gesagten geht hervor, daß die deutschen Kaufleute in England Landsleute an die Spitze ihrer Korporationen zu stellen pflegten, daß sie solche Leute bevorzugten, die Aufnahme ins englische Bürgerrecht gefunden hatten. Wahrscheinlich lag der Grund darin, daß ihnen diese durch größere Vertrautheit mit den englischen Verhältnissen von höherem Nutzen sein konnten. Vielleicht wirkte auch das jeweilige Verhältnis zu England mit. Die englische Auffassung sah die deutschen Korporationen der Art ihrer Entstehung nach als englische Kaufmannsgilden an. Je gespannter sich nun das Verhältnis zu England gestaltete, um so mehr mußten die Deutschen darauf bedacht sein, dieser Auffassung durch die Wahl eines Engländers zum Ältermann Rechnung zu tragen, um der Existenz ihrer Korporationen größere Sicherheit zu bieten. Für die Londoner Niederlassung beseitigte die Londoner Stadtbehörde durch den Vertrag von 1282 die Freiheit, die bei der Wahl des Ältermanns bestand, und knüpfte die Zulassung zum Amt an den Besitz des Londoner Bürgerrechts, wahrscheinlich wegen der ausgedehnten, auch über Engländer sich erstreckenden richterlichen Funktionen dieses Amtes.

Seit der Mitte des 14. Jahrhunderts verschärften sich die nationalen Gegensätze. Infolgedessen wurde die Aufnahme fremder Kaufleute in das englische Bürgerrecht erschwert. Andererseits hatte die Naturalisation deutscher Kaufleute in England ihre Ausschließung aus der Genossenschaft zur Folge². Damit fiel für die Deutschen in London die Möglichkeit fort, sich einen Mann zu bestellen, der alle Bedingungen, welche Deutsche und Londoner für die Zulassung zum Amte als erforderlich erachteten, erfüllte. Liegt

¹ HUB. 2, Nr. 40; Kunze, Nr. 374.

² S. oben S. 475.

es daher nicht nahe, diesem Umstande die Entstehung eines zweiten Ältermannamtes zuzuschreiben? Die Deutschen in London hätten jetzt einen Engländer wählen müssen, der nicht Deutscher sein konnte, oder sie wählten einen Deutschen und verloren damit die Vergünstigungen dieses Amtes, die nach dem Vertrag von 1282 an den Besitz des Londoner Bürgerrechts gebunden waren. Indem sie keinen von diesen beiden Wegen einschlugen, sondern statt des früheren einzigen Ältermannes von jetzt ab einen deutschen und einen englischen nebeneinander wählten, vermieden sie die Schwierigkeit und erhielten sich alle Vergünstigungen. Für die Richtigkeit dieser Vermutung spricht auch, daß, wie oben erwähnt wurde, um diese Zeit zuerst ein englischer Ältermann des Kaufmanns auftritt. Beide Ämter entsprangen somit einer einzigen Quelle, beide leiteten sich von dem alten Ältermannamt her. Bei den übrigen deutschen Niederlassungen in England gab es, wie bisher, nur einen Ältermann. Doch während die Kaufleute früher zuweilen aus besonderen Gründen solche Landsleute wählten, die zugleich englisches Bürgerrecht besaßen, konnten ihre Älterleute seit der Mitte des 14. Jahrhunderts durch die sich vollziehende Umwandlung der Verhältnisse nur Deutsche sein. Einen englischen Ältermann zu wählen, hatten sie weder Grund noch Recht. Soviel wir wissen, bedingte nur in London nach dem Vertrag von 1282 die Ausübung gewisser Funktionen die Eigenschaft des Ältermanns als Engländer.

Als eigentlicher Nachfolger des alten Ältermanns der Londoner Genossenschaft ist der im Gegensatz zum englischen als »deutscher« oder »hansischer« bezeichnete Ältermann insofern zu betrachten, als er der wirkliche Leiter der Genossenschaft war. Der englische Ältermann hatte mit der Leitung der Genossenschaftsangelegenheiten nichts zu tun. Er kam für die Genossenschaft nur als Rechtsbeistand und Richter in Betracht.

Seit der Verschmelzung der Hansen einzelner Städte zu der einen deutschen Hanse am Ende des 13. Jahrhunderts ist eine einheitliche Spitze der Genossenschaft in London zu erkennen. Auch die Neuregelung der Vorstandsorgane, die 1437 vorgenommen wurde¹, ließ die oberste Leitung in den Händen des deutschen Ältermanns.

¹ H.R. II, 2, Nr. 81, § 1; Lappenberg, Nr. 106, Art. 1, § 1.

Qualifikation, Wahl und Amtseinführung. Der Ältermann, gewöhnlich aldermannus, alderman¹, oldermann, einmal auch senior², führte im Gegensatz zu dem englischen Ältermann vereinzelt die Benennung »deutscher Ältermann« (Theutonicus aldermannus)³.

Die Zulassung zum Amt des Ältermanns war an keine besonderen Bedingungen geknüpft. Es ist natürlich, daß man bei der Wahl ältere Leute, die mit den Verhältnissen gut vertraut waren, bevorzugte. Aber an sich besaß jedes Mitglied der Genossenschaft sowohl zur Zeit ihrer Selbständigkeit als auch, nachdem sie ein Glied der »Dudeschen hense« geworden war, das passive Wahlrecht⁴.

Die Wahl des Ältermanns stand bei der Gesamtheit der Ge-

¹ Überwiegend ist diese aus dem englischen stammende Form alder-(ealder-)man.

² Dortm. UB. 2, Nr. 579, 7.

³ HUB. 8, Nr. 1003, 1004.

⁴ Weil die Städte das Londoner Kontor am spätesten, 1375, ihrer Leitung unterordneten und weil, wie wir oben (S. 473) gesehen haben, die Genossenschaft streng auf Befolgung der städtischen Vorschriften über die Zulassung zur Teilnahme an den Privilegien und zur Mitgliedschaft sah, ist es nicht zu verwundern, daß die Rezesse der Jahre 1366, (H.R. I, 1, Nr. 376, § 12), 1399 (H.R. I, 4, Nr. 541, § 11), 1405 (H.R. I, 5, Nr. 225, §§ 8, 9), 1407 (H.R. I, 5, Nr. 392, § 24), die sich mit der Qualifikation der Älterleute beschäftigten, nicht der Londoner Niederlassung gedenken. Dort bestand keine Gefahr, daß ein nichthansischer Bürger die Mitgliedschaft erlangte, geschweige denn zum Vorsteheramt zugelassen wurde. Die Bestimmung dieser Tagfahrten, daß niemand Ältermann sein solle, der nicht Bürger einer Hansestadt sei, richtete sich vor allem gegen die Brügger Genossenschaft, wo die Vorschriften über die Zulassung zum Genuß der Privilegien nicht so genau befolgt werden konnten, und für die deshalb eine besondere Bestimmung für die Vorstandsbeamten am Platze war. Vgl. Stein, Beiträge, S. 109. Wenn die Statuten der Hansestädte vom Jahr 1417 (H.R. I, 6, Nr. 398 § 3) und spätere Tagfahrten (H.R. II, 1, Nr. 321, § 12; 3, Nr. 288, § 47) in den Bestimmungen über die zum Ältermannamt erforderlichen Bedingungen auch das Londoner Kontor erwähnen, geschah es nicht, weil ein besonderer Anlaß zum Einschreiten gegen die Londoner Niederlassung vorlag, sondern weil die Städte, als Oberbehörde aller auswärtigen Niederlassungen, allgemeine, für alle Kontore gültige Bestimmungen zugrunde legen wollten.

nossenschaftsmitglieder¹. Die 1437 eingeführte Dritteileinteilung kam dabei nicht zur Geltung. Nach wie vor beherrschte die am stärksten in der Genossenschaft vertretene Städtegruppe die Besetzung dieses Amtes. Eine Neuerung für die Wahl des Ältermanns brachten die Statuten von 1437 nur insofern, als der Ältermann aus dem vorher zu gleichen Teilen aus den Dritteln gebildeten Zwölferausschuß, dem Kaufmannsrat, entnommen werden sollte².

Die Wahl des Ältermanns fand alljährlich am Neujahrsabend statt³. Dieser ungewöhnliche Termin, mitten im Winter, wo alle Schiffahrt ruhte, zeigt, daß die Genossenschaft in höherem Maße als andere auswärtige Niederlassungen einen festen Stamm von Mitgliedern besaß, die ständigen Aufenthalt in London nahmen.

Wie der Hergang bei der Wahl sich in älterer Zeit gestaltete, ist unbekannt. Für die Jahre nach 1437 geben uns die Statuten des Kontors nähere Auskunft. Nachdem die zwölf Mitglieder des Rates gewählt, ihre Namen in ein Buch eingetragen und der Versammlung verkündet waren, ermahnte der Ältermann die Anwesenden, dem von den zwölf seine Stimme zu geben, den jeder nach seiner ehrlichen Überzeugung für den geeignetsten hielt. Ein jeder schrieb sodann den Namen seines Kandidaten heimlich auf einen Stimmzettel; der Klerk sammelte diese ein und brachte sie zur Zählung vor den Ältermann. Wer die meisten Stimmen erhielt, war gewählt⁴.

Der so gewählte Ältermann war zur Übernahme des Amtes verpflichtet. Verweigerte er die Annahme, so hatte er ein Strafgeld von 40 β zu entrichten. Doch konnte er trotzdem zum zweitenmal gewählt werden. Abermalige Ablehnung hatte Ausschließung aus dem Recht des Kaufmanns zur Folge⁵.

Das Amt erlosch bei der Neuwahl am nächsten Neujahr. Doch bestand für den Ältermann kein Zwang, das ganze Jahr in London in seiner Stellung zu verweilen. Ließen seine eigenen Angelegenheiten seine Anwesenheit an einem anderen Orte wünschenswert

¹ HUB. 2, Nr. 375; Lappenberg, Nr. 106, Art. 1, § 5.

² Lappenberg, Nr. 106, Art. 1, §§ 4, 5.

³ Lappenberg, Nr. 106, Art. 1, § 2; HUB. 10, Nr. 477, § 2, Nr. 576, § 2.

⁴ Lappenberg, Nr. 106, Art. 1, § 5.

⁵ H.R. II, 2, Nr. 81, § 5; Lappenberg, Nr. 106, Art. 1, § 17.

erscheinen, so war ihm freigestellt — und der Kaufmann sollte ihm deswegen kein Ärgernis oder Hindernis bereiten —, London zu verlassen und sein Amt zeitweilig oder ganz aufzugeben. Bei kürzerem Fernbleiben beauftragte er einen oder beide Beisitzer mit seiner Vertretung. Beabsichtigte er dagegen eine größere Reise über See, so hatte er eine Versammlung der Gesamtheit einzuberufen. Diese beauftragte dann ein anderes Mitglied »als den Statthalter des Ältermanns« mit der Führung seiner Amtsgeschäfte während der Dauer seiner Abwesenheit¹.

Ein gewesener Ältermann durfte nicht sofort nach Ablauf seines Amtsjahres, sondern erst im dritten Jahre danach wiedergewählt werden. Doch war bei dem offenbaren Mangel an geeigneten Personen für den Rat² die Möglichkeit vorhanden, daß er auch in der Zwischenzeit zum Mitglied des Rates und Statthalter des Ältermanns ernannt wurde³.

Die Formen der Bestellung änderten sich im Laufe der Zeit. Im Anfang des 14. Jahrhunderts, als der alte Ältermann noch Londoner Bürger war und auch die Funktionen des späteren englischen Ältermanns in sich vereinigte, wurde der von der Genossenschaft neu gewählte Ältermann dem Londoner Stadtrat vorgestellt. Vor diesem legte er seinen Amtseid ab: Er will allen Mitgliedern von der Hanse der deutschen Kaufleute ein gerechter Richter sein⁴. Diese Formalitäten bekundeten eine gewisse Abhängigkeit der Genossenschaft von der Stadtbehörde, sei es, daß die Genossenschaft, weil nach Art städtischer Gilden aus dem Boden der Stadtverfassung erwachsen, der Aufsicht der Stadtbehörde unterlag, sei es, daß im besonderen die richterlichen Befugnisse des Ältermanns, auf die sich der Amtseid nur bezog, und die sich in gewissen Fällen auch wohl auf Rechtsprechung zwischen Genossenschaftsmitgliedern und Engländern erstreckten, diese Rücksichtnahme auf die Londoner Stadtbehörde veranlaßten. In dem Statut von 1437 ist von diesen Formalitäten vor dem Londoner Stadtrat nicht mehr die Rede. Danach wurde dem Ältermann

¹ Lappenberg, Nr. 106, Art. 1, §§ 14, 15; HUB. 10, Nr. 563, § 7, Nr. 576, §§ 1, 2; H.R. II, 2, Nr. 81, § 3.

² HUB. 10, Nr. 477, § 2; H.R. II, 7, Nr. 338, §§ 194, 194, 2, 203, 2.

³ Lappenberg, Nr. 106, Art. 1, § 10.

⁴ HUB. 2, Nr. 375.

sowie beiden Beisitzern in der Versammlung des Kaufmanns sogleich nach erfolgter Wahl vom alten Ältermann der durch das Statut von 1437 formulierte Amtseid abgenommen. Der Eid bezog sich auf dreierlei: auf Erhaltung der auf Grund der Privilegien in England erworbenen Stellung der Genossenschaft, auf Bewahrung und Befolgung der Statuten des Kontors und Verordnungen der Städte und endlich auf gerechte Rechtsprechung¹. Auf die Ableistung des Amtseides folgte die Einweisung in das Amt in symbolischen Formen, indem der frühere Ältermann dem neuen die vier Schlüssel zum Kontor übergab und ihn seinen Platz in der Versammlung einnehmen ließ².

War der Ältermann im 14. Jahrhundert durch seinen Eid der Genossenschaft und in gewisser Weise auch dem Londoner Stadtrat verantwortlich, so seit Unterordnung der Genossenschaft unter die Städte der Genossenschaft und den Städten als der höheren Instanz. Der Kaufmann kann den Ältermann wegen Übertretung der Statuten und wegen Verletzung der Amtspflichten zur Rechenschaft ziehen, ihn aus seinem Amt entlassen und aus dem Recht des Kaufmanns ausschließen. Der Ältermann ist der Gesamtheit und den Städten zum Gehorsam verpflichtet.

Der Ältermann hatte alle Ansprüche auf Ehrerbietung und Gehorsam, die einer obrigkeitlichen Person zukamen. Ein Beschluß des Kaufmanns aus ganz England vom Jahre 1456 setzte auf Beleidigungen gegen den Ältermann, wenn sie sich gegen dessen Amtshandlungen richteten, eine Strafe von 40 β ³. Ebenfalls war ungebührliches Betragen der Mitglieder gegeneinander in der Versammlung, wie es heißt, sobald der Ältermann in seiner amtlichen Eigenschaft Platz genommen hatte, um Morgensprache zu halten⁴.

¹ H.R. II, 2, Nr. 81, § 1.

² Lappenberg, Nr. 106, Art. 1, § 7; HUB. 10, Nr. 563, § 5, Nr. 576, § 2. Der Besitz der Schlüssel war gleichbedeutend mit Besitz des Amtes. So heißt es in den Verhandlungen der Genossenschaft wegen des ungehorsamen Ältermanns Hans Kulle im Jahre 1487: »Hans Kulle legte die Schlüssel nieder«, d. h. er gab sein Amt auf; ferner: »sie sagten ihm das Urteil, daß er nicht länger Ältermann sein solle und auch nicht in des Kaufmanns Rat und seine Schlüssel ausliefern solle«. Lappenberg, Nr. 146.

³ Lappenberg, Nr. 106, Art. 3, § 1.

⁴ » . . . also de olderman were geseten ume morgensprake to holdende.« Lappenberg, Nr. 106, Art. 3, § 2.

straffällig. Alle hansischen Kaufleute in ganz England waren verpflichtet, den Befehlen, die er ihnen in Ausübung seines Amtes erteilte, Gehorsam zu leisten¹. In verstärktem Maße machte sich ein Kaufmann strafbar, wenn er ein in der Versammlung des Kaufmanns an ihn persönlich ergangenes Gebot des Ältermanns unbeachtet ließ².

Schon der Umstand, daß der Beschluß wegen unehrerbietigen Betragens gegen den Ältermann »von den gemeinen Deutschen von Süden und Norden« gefaßt wurde³, sowie die gelegentliche Bezeichnung des Ältermanns als »aldermannus mercatorum Hanse in Anglia residencium«⁴ zeigen, daß er oberster Beamter der ganzen deutschen Genossenschaft von ganz England war. Im einzelnen lassen seine Befugnisse erkennen, daß sein Amt über den Kreis der Londoner Genossenschaft hinausragte.

Die Befugnisse. Die Amtsgeschäfte des Ältermanns waren außerordentlich mannigfaltig. Sein Amt bestand zunächst in der Vertretung der Genossenschaft und im besonderen der Londoner Niederlassung nach außen. Allerdings kam er als Repräsentant der Genossenschaft England gegenüber weniger zur Erscheinung, als man von dem obersten Leiter erwarten könnte. Wie wir sehen werden, besaß die Genossenschaft in England in ihrem englischen Ältermann einen Vertreter ihrer Interessen in England. Immerhin finden wir auch ihn, wiewohl meist in Begleitung anderer Kaufleute, im Verkehr mit englischen Behörden. Sein Amtseid, der ihm die Erhaltung der Privilegien zur Pflicht machte, nötigte ihn oftmals, gegen englische Übergriffe einzuschreiten. Ein Statut bestimmte, daß er von den Ungesetzlichkeiten englischer Beamten gegen deutsche Kaufleute sofort in Kenntnis gesetzt werden sollte⁵. Er legt — um einige Beispiele seines öffentlichen Auftretens England gegenüber beizubringen — im Jahre 1302 Protest beim Londoner Mayorsgericht ein gegen das Sheriffsgericht⁶, das einen deutschen Kaufmann verurteilt hatte; er bezeugt 1320 in der königlichen

¹ Lappenberg, Nr. 106, Art. 3, § 4, Art. 5; vgl. Lüb. UB. 8, Nr. 750.

² Lappenberg, Nr. 106, Art. 3, § 3.

³ Lappenberg, Nr. 106, Art. 3, § 1.

⁴ HUB. 8, Nr. 745.

⁵ H.R. II, 2, Nr. 82, § 5.

⁶ HUB. 2, Nr. 27.

Kanzlei die Zugehörigkeit einiger arrestierter deutscher Kaufleute zur Genossenschaft¹; er verbürgt sich 1417 bei Heinrich V. mit anderen Kaufleuten für ein arrestiertes hansisches Schiff². An zahllosen anderen Bürgschaften für einzelne Kaufleute und für die Genossenschaft sowie an Beschwerden und Petitionen hansischer Kaufleute, unter denen er nicht ausdrücklich genannt ist, wird er beteiligt gewesen sein³. Auf sein Ansuchen exemplifiziert Heinrich VI. 1458 eine Urkunde für die Genossenschaft⁴. Die Rückzahlung eines 1461 von der Genossenschaft den Einwohnern von Dovegate gewährten Darlehns soll an die Kaufleute oder an ihren deutschen Ältermann erfolgen⁵. Er war verpflichtet, allen geschädigten Genossenschaftsmitgliedern in ihren Prozessen gegen Engländer als Rechtsbeistand möglichst in eigener Person Hilfe zu leisten⁶. Diese Verpflichtung, für die Gesamtgenossenschaft einzutreten, wird ihn zu häufigen Reisen in England veranlaßt haben⁷.

Besorgten auch die Heimatstädte seit 1375 den diplomatischen Verkehr mit England gewöhnlich durch eigene Korrespondenz und eigene Gesandte, so beauftragten sie bisweilen auch den Ältermann ausdrücklich mit ihrer Vertretung. Er erhielt gelegentlich besondere Vollmacht von den Städten oder dem Hochmeister zu Verhandlungen mit englischen Regierungsvertretern und anderen Personen⁸, zur Erteilung von Auskunft über hansische Angelegenheiten⁹, zu gemeinsamer Entscheidung vorhandener Streitfälle mit englischen Behörden¹⁰ und zur Kontrollierung der von den englischen Zollbeamten registrierten Zollzahlungen hansischer Kaufleute¹¹.

Den anderen Korporationen der Deutschen in England gegen-

¹ HUB. 2, Nr. 352.

² HUB. 6, Nr. 109.

³ HUB. 4, Nr. 762; 5, Nr. 984; 6, Nr. 109, 144, 337, 479, 643, Anm. 2; Kunze, Nr. 233, 244, 252, 262, 265, S. 178, Anm. 1.

⁴ HUB. 8, Nr. 745.

⁵ HUB. 8, Nr. 1003, 1004.

⁶ H.R. II, 3, Nr. 288, § 74, Nr. 709, § 29.

⁷ Vgl. Lappenberg, Nr. 106, Art. 1, § 14.

⁸ H.R. II, 5, Nr. 713, 714, § 6; HUB. 6, Nr. 694; 9, Nr. 211.

⁹ H.R. I, 4, Nr. 196; II, 3, Nr. 712.

¹⁰ HUB. 8, Nr. 415.

¹¹ H.R. II, 2, Nr. 84, §§ 7—9.

über vertrat der Ältermann im besonderen die Londoner Niederlassung. Er besiegelte den wichtigen Vertrag von 1383 über die Regelung der Schoßzahlung mit vier anderen Kaufleuten im Namen seiner Genossenschaft¹.

Auch im Verkehr mit den Hansestädten erscheint der Ältermann des Londoner Kontors als Repräsentant der Gesamtheit aller deutschen Kaufleute in England. Er reiste 1436 mit dem Klerk zum Empfang der hansischen Sendeboten nach Calais² und war auf mehreren hansischen Tagfahrten als Bevollmächtigter zugegen³.

Diese repräsentative Stellung des Ältermanns kam auch darin zum Ausdruck, daß bis zum Jahre 1434, wo die Genossenschaft ein eigentliches Kontorsiegel erhielt⁴, der Ältermann mit seinem Siegel die von der Genossenschaft ausgehenden Briefe besiegelte⁵. Er stellte Zeugnisse und Zertifikate aus⁶.

Sodann verlieh das Amt dem Ältermann polizeiliche Befugnisse. In erster Linie übertrug ihm sein Amtseid die Sorge für die Aufrechterhaltung und die Aufsicht über die Beobachtung der Statuten. Es versteht sich, daß er selbst an ihre Bestimmungen gebunden war⁷. Ein Fall ist bekannt, wo er mit dieser Pflicht in

¹ HUB. 4, Nr. 768.

² H.R. II, 1, Nr. 522.

³ H.R. II, 3, Nr. 288 Eingang und § 10, Nr. 627, 649, 709 Eingang und § 9; HUB. 8, Nr. 47, § 13.

⁴ H.R. II, 1, Nr. 383, § 15.

⁵ »gescreven unter unses aldermans seghel.« HUB. 6, Nr. 723, 981; H.R. I, 8, Nr. 422; II, 1, Nr. 147. Bei zwei Schreiben ist nach der Stückbeschreibung das Siegel erhalten und trägt die Umschrift: »S. Heidenrici van Beiercouw«, den wir deshalb als Ältermann ansehen dürfen. H.R. II, 1, Nr. 319, 320.

⁶ So wurden Zeugnisbriefe, die sich geschädigte hansische Kaufleute für die Rechtsverfolgung gegen Engländer vom Kontor holten, vom Ältermann ausgestellt. H.R. I, 3, Nr. 199, § 7; HUB. 6, Nr. 981. Zur Zeit der kölnischen Alleinherrschaft in der Gildhalle in den Jahren 1468—1474 verfügte der englische König anlässlich vorkommender Betrügereien bei der Kostümezahlung, daß alle hansischen Kaufleute nur auf Grund von Zertifikaten des Ältermanns zur Zahlung der Kostüme zugelassen werden sollten. HUB. 9, Nr. 700.

⁷ Hermann von Wesel bezeichnete es 1461 als Pflicht des Ältermanns, des Kaufmanns Ordonnanzen zu halten und zu sorgen, daß sie gehalten würden. HUB. 8, Nr. 999.

Konflikt geraten zu sein scheint¹. Ein Ältermann hatte in der Mitte des 15. Jahrhunderts ein ihm persönlich unbequemes Statut durch Beschluß der Genossenschaftsversammlung aufheben lassen. Ein dadurch geschädigter Kaufmann erhob 1461 vor der Versammlung des Kaufmanns gegen diesen früheren Ältermann Klage, zumal der Beschluß der Abschaffung dadurch erreicht worden wäre, daß ungeschworene, also unberechtigte Leute mit abgestimmt hätten. Ohne weitere Untersuchung erklärte der Ältermann des Jahres 1461 die alte Ordonnanz für gültig und setzte sie wieder in Kraft, und zwar auf Grund des Rechts der Genossenschaft. Gegen den Beklagten wurde ein gerichtliches Verfahren eingeleitet. Der Kläger beantragte, ihm die Beschlagnahme der Güter des abwesenden Beklagten zuzuweisen, ferner dem Beklagten die Kosten, welche die Wiederherstellung der Ordonnanz nach sich zog, sowie die gesetzliche Geldstrafe, die auf Übertretung dieses Statuts stand, aufzuerlegen.

Das Aufsichtsrecht des Ältermanns erstreckte sich sowohl auf die für alle in England befindlichen hansischen Kaufleute geltenden Bestimmungen als im besonderen auf die Ordnung des Stalhofes. Eine besonders scharfe Kontrolle erforderte die Zulassung zu den hansischen Zollprivilegien. Der Ältermann hatte allen hansischen Kaufleuten in England, die sich säumig zeigten, ihre Aufnahme in die Genossenschaft nachzusuchen, durch seine Boten eine dreimalige Aufforderung zugehen zu lassen². Um jeden Irrtum auszuschließen, durfte der Klerk die von der englischen Zollverwaltung von den Kaufleuten geforderten Zertifikate über deren Zugehörigkeit zur Genossenschaft nur mit Zustimmung des Ältermanns ausstellen³. Mit dieser Kontrolle des Ältermanns war sein Recht verbunden, in einzelnen Fällen Befreiung von gewissen Bestimmungen zu gewähren. Er konnte unter besonderen Umständen einem Mitgliede die Erlaubnis erteilen zur Beschützung eines Nichthansen oder eines Hansen, der noch nicht in das Recht aufgenommen war, mit dem Recht der Genossenschaft⁴, zur Rechts-

¹ HUB. 8, Nr. 998, 999.

² Lappenberg, Nr. 106, Art. 5.

³ HUB. 8, Nr. 1000, § 5.

⁴ Lappenberg, Nr. 106, Art. 7, § 3; HUB. 8, Nr. 1000, §§ 1, 2.

verfolgung gegen ein anderes Mitglied vor englischem Gericht¹, zur Einführung von Fremden in die Gildhalle² und zur Beherbergung fremder Gesellen in den Stalhofskammern³. Ebenso durften nichthansische Knechte die Güter ihrer hansischen Meister nur mit ausdrücklicher Bewilligung des Ältermanns verzollen⁴.

Andererseits ergab sich aus der Pflicht, für die Beobachtung der Statuten Sorge zu tragen, auch die Macht, gegen die Übertreter einzuschreiten und die Strafbestimmungen gegen sie zur Anwendung zu bringen. Die Straf gelder zog der Ältermann ein. Hierbei keine Nachsicht zu üben, machten die Städte ihm wiederholt zur besonderen Pflicht. Wer sich weigerte, die von ihm geforderte Buße zu zahlen, verlor das Recht des Kaufmanns⁵. Zur schärferen Durchführung der Hausordnung war auf die Anzeige von Übertretungen der Bestimmungen über heimliches Würfelspiel, Mitbringen von Frauen auf die Kammern, Nichtschließen des Gildhallegrundstücks sowie von Verstößen gegen die Reinhaltung des Krans Belohnungen ausgesetzt⁶. Zur Erleichterung der Kontrolle besaßen die Älterleute der Brügger Genossenschaft das Recht, jedermann in allen Dingen, die das Recht des Kaufmanns berührten, bei seinem Eide zur Bekenntnis der Wahrheit aufzufordern⁷. Die Lübecker Tagfahrt vom 12. März 1441 sprach auch den Niederlassungen zu Bergen und in England diese Macht für ihre Beschlüsse handelsrechtlichen Inhalts zu⁸.

Aus dieser Strafgewalt folgt das selbständige Verhaftungsrecht des Ältermanns. Der Ältermann konnte jedem Mitglied, das seine Verpflichtungen gegen das Kontor nicht erfüllt hatte, gebieten, nur mit seiner Bewilligung England zu verlassen.

¹ Lappenberg, Nr. 106, Art. 33.

² HUB. 5, Nr. 229.

³ HUB. 8, Nr. 154.

⁴ HUB. 8, Nr. 1000, § 4.

⁵ HUB. 5, Nr. 1134, § 3; H.R. II, 2, Nr. 82, § 8; 3, Nr. 288, § 74.

⁶ Lappenberg, Nr. 106, Art. 25, 49; HUB. 5, Nr. 443, § 2; 6, Nr. 1081.

⁷ Stein, Genossenschaft zu Brügge, S. 41.

⁸ H.R. II, 2, Nr. 439, § 29. Für den Ältermann des Londoner Kontors bezeugt die Ordonnanz vom 2. Juli 1396 gegen das Pflücken von Früchten im Hofe das Recht zur Umfrage. HUB. 5, Nr. 234, § 1.

Weigerte sich der Kaufmann, dem Gebot Folge zu leisten, oder stand sonst zu befürchten, daß ein Mitglied nach Übertretung einer Ordonnanz sich der Strafe durch Flucht entzog, so war der Ältermann befugt, den betreffenden mit Hilfe englischer Gerichtspersonen verhaften und so lange in Gewahrsam halten zu lassen, bis er dem Recht Genüge geleistet hatte¹. Diese polizeilichen Befugnisse des Ältermanns berühren auch seine Tätigkeit als Richter, auf die bei der Erörterung des Gerichtswesens zurückzukommen ist.

An diese Aufsichts- und Polizeigewalt des Ältermanns schließt sich die Befugnis zum Erlaß von bindenden Verordnungen. Die Verordnungsgewalt wurde für die Älterleute der Brügger Genossenschaft schon 1418 durch die Tagfahrt zu Lübeck vom 24. Juni anerkannt². Bei der Erneuerung dieses Beschlusses im Jahre 1447 sprach die Lübecker Tagfahrt vom 28. Mai diese Befugnis auch den Älterleuten an anderen Handelsplätzen zu³. Anlässlich einer diplomatischen Sendung seines Klerks an die Hauptstädte der Hanse im Jahre 1455 ließ sich der Kaufmann zu London unter anderem auch diesen Beschluß der Städte bestätigen⁴. Nach dem Ausspruch der Städte war das Recht der Älterleute der hansischen Niederlassungen »Ordinanzien zu machen, wie sie ihnen für den Kaufmann nützlich und gut zu sein dünken«, eine »alte Gewohnheit und Gerechtigkeit« derselben. Doch scheint das Verordnungsrecht des Ältermanns der Londoner Niederlassung nicht oft in Kraft getreten zu sein. Wir besitzen nur eine einzige Ordonnanz, die sich als selbständiger Erlaß des Ältermanns ausweist, nämlich die gegen Zänkereien mit dem Klerk gerichtete vom 16. November 1400⁵. Wenn man danach annehmen möchte, daß das Verordnungsrecht des Ältermanns sich in polizeilichen Erlassen äußerte, welche die Aufrechthaltung der Ruhe und Ordnung bezweckten, so steht dem entgegen, daß alle anderen

¹ Lappenberg, Nr. 106, Art. 3, § 4, Art. 7, § 3, Art. 33, 57, § 3.

² H.R. I, 6, Nr. 556 A, § 74, B, § 50. Vgl. Stein, S. 44.

³ H.R. II, 3, Nr. 288, § 56.

⁴ HUB. 8, Nr. 435, § 3; Lappenberg, Nr. 106, Art. 15.

⁵ »Item im Jahre 1400 am 16. November gebot der Ältermann zum Besten des gemeinen Kaufmanns allen, die in des Kaufmanns Recht wären, bei Strafe von 20 β , daß . . .« HUB. 5, Nr. 438.

Bestimmungen der Hausordnung als Beschlüsse der Gesamtheit gekennzeichnet sind.

Als dem obersten Beamten der Genossenschaft stand dem Ältermann das Recht zu, die Versammlungen der Genossenschaft zu leiten, wahrscheinlich auch sie einzuberufen¹. Als Vorsitzender nahm er in der Versammlung einen besonderen Platz ein². Er leitete die Neuwahlen am Neujahrsabend und nahm den Gewählten den Amtseid ab³. Er nahm die Aufnahme neuer Mitglieder vor, stellte die üblichen Fragen an diese, ließ sie den Eid schwören und verkündete ihnen die Hauptgebote⁴. Nach seinem Belieben konnte er jedem Mitglied einen Auftrag in einer die Genossenschaft betreffenden Angelegenheit erteilen und, wenn selbst behindert, einen anderen zum Rechtsbeistand eines gegen einen Engländer prozessierenden Mitgliedes ernennen⁵. Solchen Aufträgen war unbedingter Gehorsam zu leisten⁶. Naturgemäß wird er auch in den Sitzungen des Rates den Vorsitz geführt haben.

Zweifellos war in unserer Zeit der Ältermann auch der erste Verwalter der Genossenschaft, der Chef der ganzen Verwaltung. Es ist nicht zu erkennen, wie weit im einzelnen seine Befugnisse in der Verwaltung des Grundeigentums und der beweglichen Habe der Genossenschaft gingen, wie weit sein Einfluß bei der Anstellung der Bediensteten reichte. Sicher wird er eine Art oberste Kontrolle geführt haben. Als 1435 der Kaufmann auf Beschluß der Städte England räumen sollte, erging an den Ältermann der Befehl, alle Schriften und Privilegien bei der Brügger Genossenschaft in Sicherheit zu bringen sowie die Halle und das Bischofstor in gute Verwahrung zu geben⁷. Er empfing bei seinem Amtsantritt die Schlüssel zum Kontor, wo die alten Briefe und Privilegien, die man nicht täglich brauchte, verschlossen lagen⁸. Mit

¹ Lappenberg, Nr. 106, Art. 3, § 2.

² Lappenberg, Nr. 106, Art. 1, §§ 5, 7.

³ Lappenberg, Nr. 106, Art. 1, §§ 5, 7, 8.

⁴ Lappenberg, Nr. 106, Art. 3, §§ 6, 7.

⁵ Lappenberg, Nr. 106, Art. 3, § 3; H.R. II, 3, Nr. 288, § 74, Nr. 709, § 28.

⁶ Siehe oben S. 509 Anm. 2.

⁷ H.R. II, 1, Nr. 430, § 11.

⁸ Siehe S. 508. Von den Schlüsseln zur Kasse, von denen Schulz spricht (S. 182), wird nichts gesagt.

drei anderen vom Kaufmann dazu bestellten Personen hatte er das 1434 von den hansischen Gesandten dem Kontor verliehene Siegel in Verwahrung¹. Was seinen Anteil an der Finanzverwaltung betrifft, so fanden unter seinem Vorsitz die jährlichen Abrechnungen statt². Er führte nicht selbst Buch, verfügte aber bis zu einem gewissen Grade über Einzelausgaben³ und übernahm auch selbst einzelne Bezahlungen für die Genossenschaft⁴.

Bei diesen mannigfachen Pflichten wird dem Ältermann eine getreue Amtsführung viel Zeit und Mühe gekostet haben. Wie die strengen Bestimmungen über Verweigerung der Amtsannahme zeigen, war das Amt dem Gewählten nicht immer erwünscht. Doch brachte es dem Ältermann auch persönlichen Nutzen. Sicherlich bedeutete eine solche angesehene Vertrauensstellung für die Handelstätigkeit des Inhabers einen nicht geringen Vorteil. Auch legten ihm die Statuten für Reisen in persönlichen Angelegenheiten kein Hindernis in den Weg. Die Auslagen, welche der Ältermann im Dienste der Genossenschaft machte, wurden ihm aus der Kaufmannskasse ersetzt⁵. Da sein Amt ein Ehrenamt war, scheint der Ältermann keine Vergünstigungen, wie freie Wohnung und Verpflegung, wie sie den Sekretären zustand, genossen zu haben. Doch erhielt auch er eine kleine pekuniäre Entschädigung. Nach dem Beschluß des Kaufmanns vom 21. Juni 1414 fielen alle während seiner Amtszeit erhobenen Brüche bis zu 4 d einschließlich ihm zu⁶.

Eine Liste der Älterleute des Londoner Kontors von 1383 bis 1520 hat Schulz zusammengestellt⁷. Die Älterleute der Londoner Niederlassung vor 1383 sind oben erwähnt⁸. Von den anderen deutschen Niederlassungen in England sind uns die Namen folgender Älterleute überliefert:

¹ H.R. II, 1, Nr. 383, § 15.

² HUB. 8, Nr. 993; 9, Nr. 440, 560, § 14, Nr. 638, § 3.

³ HUB. 9, Nr. 439, §§ 40, 53, 61, 89, 115, Nr. 540, § 31.

⁴ HUB. 9, Nr. 439, §§ 17, 28, 29, 32.

⁵ H.R. II, 3, Nr. 288, § 75.

⁶ HUB. 5, Nr. 1134, § 2.

⁷ Schulz, S. 189 ff.

⁸ Siehe oben S. 501, 502.

Aus Lynn: 1271 und 1272: Simon von Staveren¹; 1303: Jakob de Crispin².

Aus Boston: 1383: Joh. Steenhus (aus Riga?)³; 1437: Heinrich Greve aus Braunschweig⁴; 1457: Claus Heyne⁵.

Aus Hull: 1383: Joh. Heket (aus Danzig?)⁶.

Aus Gr. Yarmouth: (?) 1270: Hennekin Buch aus Hamburg⁷; 1383: Mathias Walkemoele⁸.

¹ Siehe oben S. 502.

² Siehe S. 503. Diese Familie ist in Dortmund und in Lübeck nachzuweisen. Frensdorff, Dortmunder Statuten, Einl. S. CXVIII. Mecklenburgisches UB. 5, Nr. 2886.

³ Siehe oben S. 480.

⁴ H.R. II, 2, Nr. 28, 262, siehe oben S. 480.

⁵ HUB. 8, Nr. 534.

⁶ Siehe oben S. 480.

⁷ Siehe oben S. 502.

⁸ HUB. 4, Nr. 768.

(Wid fortgesetzt.)

X.

Die Hansestädte.

Von

Walther Stein.

II. Die einzelnen Hansestädte¹.

a) Die rheinisch-niederländischen Städte.

Im ersten Abschnitt² sind die Quellen und die Hilfsmittel besprochen worden, die zur Verfügung stehen und dazu dienen können, die Zugehörigkeit der einzelnen Städte zur Deutschen Hanse festzustellen, ihre Eigenschaft als Hansestädte nachzuweisen. Dabei wurde wiederholt die Frage der Zuverlässigkeit oder der Unzuverlässigkeit der Überlieferung berührt. Nicht selten vermißt man in den Quellen sowohl die präzise Ausdrucksweise wie die sachliche Korrektheit. In einzelnen Fällen können diese Mängel eine sichere Entscheidung erschweren, wenn nicht gar verhindern. Bis zu einem gewissen Grade erklären sich diese Fehler oder Unebenheiten allerdings aus den Schwierigkeiten, die in den Verhältnissen selbst lagen. Es ist kein Zweifel, daß selbst bei den führenden Hansestädten Unsicherheit bestand über die Frage der Zugehörigkeit oder Nichtzugehörigkeit dieser oder jener Stadt zur Hanse. Nicht einmal Lübeck darf man im Mittelalter eine leidlich sichere Kenntnis aller Hansestädte, der großen und kleinen, zutrauen. Hier und da Tendenz, oftmals Unkenntnis, in der Hauptsache Mangel an Interesse, die Frage der Zugehörigkeit bestimmt und reinlich zu klären, waren, wie früher dargetan, die

¹ Für die folgenden Untersuchungen haben K. Kunze und Herr Dr. K. Bahr die Durchsicht des Manuskripts des Hansischen Urkundenbuchs Bd. 7 freundlichst gestattet.

² S. 234 ff.

Hauptfehlerquellen. Außerdem aber fehlten an einzelnen Stellen auch tatsächlich vorhandene, sachliche Unregelmäßigkeiten nicht, die, wiewohl sie in den Grundfragen und an den Grundtatsachen nichts änderten, doch die Gleichmäßigkeit der Rechtsverhältnisse störten. Hierauf ist noch mit einigen Worten hinzuweisen.

Nicht eigentlich in dem Wesen der deutschen Hanse als einer Gemeinschaft des Rechts, einer Rechtsgemeinschaft in ihren auswärtigen Privilegien¹, sondern in der historischen Entwicklung dieser Rechtsgemeinschaft lag es begründet, daß erstens die Beteiligung der einzelnen Glieder dieser Gemeinschaft an dem gemeinsamen Privilegienbesitz nicht überall gleichmäßig war, und daß zweitens in bezug auf den Privilegienbesitz nicht überall eine strenge und deutlich wahrnehmbare Scheidung zwischen Hansens und Nichthansens stattfand. Nichthansens nämlich hatten an einzelnen Stellen des hansischen Verkehrsgebiets zeitweilig genau dasselbe Maß von Rechten wie die Hansens inne oder hatten sogar gemeinsam mit den Hansens die gleichen Rechte erworben und standen daher mit den letzteren nicht nur rechtlich auf einer Stufe, sondern waren auch mit ihnen, und zwar auch in formaler Hinsicht, zu einer Gemeinschaft zusammengefaßt, so daß sich beide Teile eine zeitlang nach einer bestimmten Richtung hin als eine Gemeinschaft fühlen und diese Gemeinschaft betätigen konnten.

Was den ersten Punkt, die ungleiche Beteiligung einzelner Glieder der hansischen Gemeinschaft an der Gesamtsumme der Privilegien, betrifft, so fallen freilich diese Unregelmäßigkeiten gegenüber der großen Masse der gleichmäßigen Beteiligungen nicht ins Gewicht. Der Masse der berechtigten Städte, der großen und kleinen, stand die Beteiligung an allen hansischen Privilegien zu, in Flandern (Burgund), Frankreich (Bretagne), Spanien, Portugal, England, den nordischen Reichen, Rußland und wo es hansische Rechte gab. Ihren Kaufleuten und Schiffers öffneten sich alle gemeinsamen Niederlassungen und Kontore. Wenn einige Ausnahmen diese Regel durchbrachen, so kann der Nachweis, daß es sich um wenige und verhältnismäßig geringfügige Einzelfälle handelte, die Gültigkeit der Regel nur bekräftigen. Im Westen bildete Dinant eine solche Ausnahme. Dinant ward nicht als

¹ S. 277.

Hansestadt angesehen. Trotzdem standen die Dinanter Kaufleute in England im Genuß der hansischen Privilegien und zählten zu den Angehörigen der deutschen Gildhalle in London, des späteren Stalhofes. Darüber hinaus erstreckte sich die hansische Eigenschaft der Stadt Dinant und das Recht ihrer Kaufleute nicht. An dem übrigen, außerenglischen Privilegienbesitz waren sie, soviel man weiß, nicht berechtigt. Die drei süderseeischen Hansestädte Zütphen, Deventer und Elburg galten, wie es scheint, bis zum Jahre 1369 in der hansischen Niederlassung zu Bergen in Norwegen nicht als ganz vollberechtigt. Damals erst ordnete die Tagfahrt der Städte in Stralsund die Gleichstellung ihrer Bürger mit denen der anderen hansischen Städte in Bergen an. Im Osten lag in der Stellung Narwas eine Inkonsequenz. Während diese Stadt im Hof zu Nowgorod nicht berechtigt war und nicht als Hansestadt angesehen wurde, ließ man ihre Kaufleute in Brügge zum Recht des Kaufmanns zu. Eine ähnliche Differenzierung mußten sich die Handelsbeamten des deutschen Ordens in Preußen gefallen lassen. Sie waren in Brügge Mitglieder der deutschen Genossenschaft und berechtigt zum Mitgenuß der flandrischen Privilegien, dagegen blieb ihnen der St. Peterhof in Nowgorod verschlossen. Nehmen wir hinzu, daß für die in den nordischen Reichen wohnenden Kaufleute Ungleichheiten der Privilegienberechtigung bestanden haben dürften, so sind damit die uns bekannten Fälle ungleich abgestufter Berechtigung bereits erschöpft. Daß sie nicht imstande waren, die erwähnte Regel umzustoßen, liegt auf der Hand.

Wichtiger war der zweite Fall, die Gleichberechtigung von Hansen und Nichthansen in einem Lande und der gemeinschaftliche Besitz der von diesem Lande gewährten Privilegien. Diese Kombination fand sich in Dänemark, vor allem in bezug auf Schonen. Sie war eine Folge des von nichthansischen (holländischen, seeländischen, Kampen u. a.) und hansischen Städten gemeinsam geführten Krieges gegen König Waldemar Atterdag von Dänemark. Die dauernden Errungenschaften dieses Krieges, die den siegreichen Städten in der Form von Verkehrs- und Handelsprivilegien verblieben, fielen allen beteiligten Städten gleichmäßig zu, und wurden in umfassenden Privilegien ihnen allen ohne Unterschied zugesprochen. So wurden hansische und nichthansische Städte gemeinsame Besitzer dieser Privilegien. Nach meinen früheren Dar-

legungen¹ haben freilich diese Urkunden in korrekter Weise den Unterschied der beiden Gruppen berücksichtigt. Man konnte diese Privilegien als hansische betrachten, und hat das auch damals und später mit vollem Recht getan. Zugleich aber waren sie Privilegien für zahlreiche Nichthansestädte. Es ist hier nicht der Ort, darzulegen, wie sich die Nichthansestädte in dieser eigentümlichen Situation für die Zukunft zu sichern suchten durch Erwerbung von Sonderausfertigungen dieser Privilegien, die nur auf die einzelne Stadt lauteten, wobei auch nur eine Anspielung auf die Hanse vermieden werden konnte. Tatsächlich bestand an dieser wichtigen Stelle des hansischen Verkehrsgebietes zunächst und längere Zeit eine Rechtsgemeinschaft beider Gruppen; die Grenze zwischen Hansestädten und Nichthansestädten war hier verwischt. Daher begreift es sich, daß für Mißverständnisse und Unklarheiten in der Auffassung der allgemeinen hansischen Rechtsverhältnisse die Türe offen stand. Hier liegt der Ursprung des lange dauernden Irrtums der hansischen Forschung, daß in früherer Zeit auch die holländischen und seeländischen Städte zur Hanse gehört hätten. Noch verzeihlicher erscheint dieser Irrtum, wenn man sieht, daß Kampen die den hansischen Kaufleuten 1360 von Flandern verliehenen Freiheiten im nächsten Jahre in vollem, ja erweiterten Umfang und in derselben Form auch für sich erwarb, und sodann auch in Dänemark — Schonen mit den Hansestädten und zahlreichen Nichthansestädten Teilhaberin der erwähnten Privilegien aus dem zweiten dänischen Kriege wurde, ohne daß es Hansestadt war. Durch den Besitz der flandrischen Privilegien trat Kampen den Hansestädten einen starken Schritt näher als die nichthansischen, nur in Dänemark — Schonen den Hansens damals gleichberechtigten Holländer und Seeländer. Und endlich: Wenn die Forschung auf diesem oft vernachlässigten Boden in die Irre ging, so lag der Grund dafür teils in dem tatsächlichen Verlauf der geschichtlichen Ereignisse, der in den ersten Jahrzehnten nach dem Stralsunder Frieden (1370) Hansestädte und Nichthansestädte in eifriger und erfolgreicher gemeinschaftlicher Tätigkeit auf Tagfahrten, in Verhandlungen und Bemühungen zur Sicherung der früher errungenen Vorteile zeigt, teils aber auch in den Quellen selbst, die infolge

¹ Jahrgang 1911, S. 257 ff.

dieser, damals für bestimmte Verhältnisse und Interessen bestehenden rechtlichen und tatsächlichen Gemeinschaft von Hansestädten und Nichthansestädten sich selbst von Unklarheiten und Zweideutigkeiten nicht frei gehalten haben und deren Ausdrucksweise nicht überall präzise und einwandfrei ist.

Es ist nicht unsere Absicht, in den folgenden Zusammenstellungen und Erörterungen alle Nachrichten zu vereinigen, die sich auf die Zugehörigkeit und nötigenfalls auch auf die Nichtzugehörigkeit der einzelnen Städte zur Hanse beziehen. In vielen Fällen ist Vollständigkeit überflüssig. Für die großen Hansestädte bedarf es nur einer Erwähnung. Auch der zeitweilige Ausschluß dieser großen Hansestädte aus der Hanse und ihre Wiederaufnahme interessiert hier nicht. Das sind, wie im 15. Jahrhundert bei Köln, bei Bremen und manchen anderen, Episoden. Selbstverständlich ist die erste Aufnahme einer Stadt in die Hanse, mag sie sich auch in den Quellen als Wiederaufnahme bezeichnen, überall genannt. Auch bei den mittleren Städten ist Vollständigkeit der vorhandenen Nachrichten nicht erstrebt worden. Es genügt, die wichtigeren Zeugnisse hervorzuheben. Im übrigen bleibt die hansische Geschichte der einzelnen Städte, ihre Teilnahme an den hansischen Bestrebungen oder ihr Verschwinden daraus, Aufgabe der einzelstädtischen Forschung. Für die kleinen Städte habe ich die Quellen möglichst vollständig zu sammeln gesucht. Insgesamt fließen über diese an Zahl nicht unbeträchtliche Schar kleiner Städte die Nachrichten, wie früher erwähnt, nicht reichlich. Da fördert gelegentlich der Zufall der Überlieferung einen Ortsnamen ans Licht, der einzeln bleibt oder nur höchst selten wiederkehrt. Um so mehr empfiehlt es sich, über diese Kategorie von Hansestädten alles zusammenzutragen, was bekannt geworden ist. Doch beschränke ich mich auch für die kleinen Städte auf die Nachrichten, welche unmittelbar auf hansische Zugehörigkeit derselben hinweisen oder auch für deren Nichtzugehörigkeit einen Anhaltspunkt bieten. Im übrigen sollen unsere Zusammenstellungen den Fernhandel der kleinen Städte nur soweit belegen, als es der eigentliche Zweck der Untersuchung erfordert. Auch für die kleinen Städte bildet die Beteiligung am Fernhandel noch kein Kriterium für ihre hansische Eigenschaft. Bei einzelnen, vielleicht bei einer größeren Anzahl könnte man in Hinblick auf die Richtung ihres Fernhandels ge-

neigt sein, ihre Zugehörigkeit zur Hanse anzunehmen. Wo aber die weiteren, allein untrüglichen Beweismittel dafür fehlen, ist es richtig, sich zweifelhafter Schlußfolgerungen zu enthalten und den Kreis der Hansestädte nicht willkürlich zu erweitern.

Wir beginnen die Feststellung der einzelnen Hansestädte im Westen, im Gebiet des Niederrheins. An ihrer Spitze steht hier Köln. Die Tatsache der Machtstellung Kölns, auch in der Hanse, fällt beinahe weniger auf als die lange Isoliertheit seiner hansischen Eigenschaft am Niederrhein. Während des ersten halben Jahrhunderts des Bestehens der deutschen Hanse, bis in den Anfang des 15. Jahrhunderts, blieb Köln fast die einzige größere Hansestadt in den niederrheinischen Territorien. Am Niederrhein selbst läßt sich in jenem Zeitraum nur das vergleichsweise unbedeutende Emmerich als Hansestadt nachweisen, in Geldern und Overijssel, außerdem nur vier Hansestädte. Die Ursachen dieser Erscheinung sind bisher nicht aufgeklärt. Mehrere von den später, wie wir sehen werden, in die Hanse aufgenommenen Städten behaupteten, daß sie zur Zeit des hansisch-flandrischen Handelskrieges von 1358 bis 1360 aus der Hanse gekommen seien, also durch Nichtbeachtung der hansischen Handelssperre gegen Flandern die hansische Zugehörigkeit verloren hätten. Ob das der wahre Grund war, steht dahin. Die Hansestädte selbst und das Kontor in Brügge wußten damals nichts von diesem angeblichen Abfall und ebensowenig von einer früheren Zugehörigkeit dieser Städte zum Recht des hansischen Kaufmanns. Wahrscheinlich hat die Separation der Kaufleute dieser Städte von den Kaufleuten des römischen Reiches und ihrem Recht in Flandern viel früher stattgefunden. Wie dem auch sei, von etwas ansehnlicheren Städten am Rhein läßt sich außer Köln am frühesten Emmerich im Herzogtum Kleve als Hansestadt nachweisen, freilich ebenfalls ziemlich spät. Die erste Nachricht darüber liegt aus dem Jahre 1407 vor. Damals zahlte Emmerich 26 französische Kronen an die Hansestadt Zütphen als Kosten der Vertretung Emmerichs durch den Zütfener Ratsgesandten auf der Lübecker Tagfahrt der Hansestädte im Mai. Außerdem entrichtete Emmerich 15 Kronen als seinen Anteil an der auf der Tagfahrt beschlossenen hansischen Seerüstung (ein Gewappneter auf drei Monate)¹. In der Matrikel der Seerüstung und im Rezeß wird

¹ H.R. I, 5, Nr. 419.

Emmerich nicht aufgeführt, dagegen nennt der Bericht des preußischen Gesandten Arnold Heked auch Emmerich unter den auf der Tagfahrt vertretenen Hansestädten¹. Von den übrigen Städten am Hauptstrom (Waal) erscheint allerdings das geldrische Nimwegen bereits 1402 als Hansestadt. Doch besteht ein durchgreifender Unterschied zwischen beiden Städten. Nimwegen war bis zu dem erwähnten Jahre keine Hansestadt und wurde erst damals in die Hanse aufgenommen². Dagegen läßt die Art des ersten Auftretens Emmerichs als Hansestadt und seine erwähnte Beziehung zu der alten Hansestadt Zütphen darauf schließen, daß es bereits früher und vermutlich, da keine Nachrichten über seine Aufnahme in die Hanse vorliegen, von vornherein Hansestadt war. In der Folgezeit wird Emmerich nicht gerade selten als Hansestadt erwähnt, meist aus Anlaß des Weinhandels seiner Kaufleute und im partikularhansischen Verkehr mit den ihm benachbarten Hansestädten. 1439 wurde das alte Abkommen, nach welchem Emmerich durch Zütphen auf den hansischen Tagfahrten vertreten wurde, erneuert³. Emmerich begegnet in den oben erwähnten Listen und Matrikeln der Hansestädte von 1430, 1450/51, 1487, 1494; 1494 in dem Verzeichnis der kleinen westdeutschen Hansestädte. Allgemeinhansische Tagfahrten hat es, obwohl wiederholt eingeladen, im 14. und 15. Jahrhundert nicht besucht. Zum erstenmal erscheinen Vertreter Emmerichs im Jahre 1507 auf einer großen hansischen Tagfahrt, die damals von Mai bis Juni in Lübeck stattfand⁴. Auf Versammlungen der westlichen Hansestädte war es 1451 — in Nimwegen — und 1500 — in Köln — vertreten⁵.

Unter den Hansestädten des Herzogtums Kleve war Wesel die bedeutendste. Sie gehörte im 14. Jahrhundert der Hanse noch nicht an. Erst 1407 wurde sie Hansestadt. Als im Sommer 1406 hansische Gesandte in Amsterdam wegen friesischer, holländischer und englischer Angelegenheiten verweilten, stellten sich bei ihnen Vertreter der Städte Wesel, Zwolle und Duisburg ein mit der Bitte, ihre Städte wieder in die Hanse aufzunehmen; sie meinten,

¹ A. a. O., Nr. 403, oben S. 243.

² S. unten S. 538 f.

³ Dederich, *Annalen der St. Emmerich*, S. 210. HUB. 7 (Manuskript).

⁴ H.R. III, 5, Nr. 243, § 7 u. sonst.

⁵ H.R. II, 4, Nr. 45; III, 4, Nr. 230, § 3.

ihr Ausscheiden aus der Hanse habe sich aus mancherlei Gründen nicht vermeiden lassen, und daher sei ihre Schuld gering: »went se sunder eer grote schult, dar se dat nicht wol beteren mochten, van mengerleye gebreke wille dar ute gekamen weren¹.« Es läßt sich mit Sicherheit nicht mehr feststellen, was es mit diesen Behauptungen und Entschuldigungen auf sich hatte, ob auf ferner oder näher liegende Ereignisse der Vergangenheit angespielt werden sollte. Jedenfalls fehlt in den Quellen bisher jede Andeutung einer hansischen Zugehörigkeit dieser Städte oder ihrer Kaufleute in früherer Zeit. Zu den Städten von der deutschen Hanse haben diese drei schwerlich schon früher gehört. Die Annahme, daß erst die Handelssperre gegen Flandern von 1358 bis 1360 die Ursache der Trennung dieser Städte von der Gemeinschaft der hansischen Kaufleute gewesen sei, ist allen Zweifeln preisgegeben, da nicht nur die Quellen davon schweigen, sondern auch aus verschiedenen Gründen eine Trennung, wenn sie überhaupt stattgefunden hat, in viel frühere Zeit zurückverlegt werden kann. Die Bitte um Wiederaufnahme sollte den Hansestädten die Aufnahme erleichtern. Im April 1407 berieten die in Marienburg versammelten preußischen Städte über das Gesuch der drei Städte und stellten die Entscheidung den übrigen Hansestädten anheim². Die Lübecker Tagfahrt vom 15. Mai des Jahres beauftragte sodann ihre nach Holland abgeordneten Gesandten, mit Wesel und Duisburg über eine angemessene Sühne zu verhandeln und sie wieder in die Hanse aufzunehmen³. Wie die Stadtrechnungen Wesels lehren, erfolgte damals die Aufnahme der Stadt. Von da an blieb Wesel ein regelmäßig genanntes, ansehnliches Mitglied der Hanse.

Bei der dritten nicht unbedeutenden klevischen Stadt, die gleichzeitig mit Wesel in den Kreis der Hansestädte eintrat, bei Duisburg, regte sich der Wunsch zur Vereinigung mit den Hansestädten nachweislich schon früher. Das zeigt ein in deutscher und lateinischer Fassung erhaltenes Schreiben Duisburgs an Dortmund vom Jahre 1392. Duisburg unterrichtete Dortmund von einem Schreiben mehrerer, in Brügge liegender Duisburger Kaufleute, die von ihren Freunden darauf aufmerksam gemacht seien, daß über

¹ H.R. I, 5, Nr. 339, § 18; HUB. 5, Nr. 754, 755.

² A. a. O., Nr. 374, § 10.

³ A. a. O., Nr. 392, §§ 18, 19; Bd. 8, Nr. 1058.

kurzem eine Tagfahrt der osterschen Städte in Lübeck stattfinden würde; weil Duisburg seit alters in der Hanse der osterschen Städte gewesen sei — in der lateinischen Fassung: »quia nostra civitas ex antiquo extiterat de hanza Teutonicorum« —, möge Duisburg jemanden zu der Tagfahrt senden und um »Gnade« bitten, so würde es schon wieder in die Hanse kommen. Duisburg bat Dortmund um Mitteilung von Ort und Tag, wo die Gesandten, die es zur Tagfahrt schicken wolle, sich den Dortmunder Gesandten anschließen könnten, oder wenigstens um Übersendung eines Empfehlungsbriefes an die Städte. Der Zeitpunkt der Anfrage war ungünstig. Dortmund erwiderte, die Tagfahrt der Hansestädte sei vorüber, doch sei es, wenn eine neue stattfinde, zur Ausstellung des gewünschten Schreibens bereit¹. Anscheinend ruhte die Angelegenheit eine Zeitlang oder führte vielleicht zunächst zu Verhandlungen unter den in der gleichen Lage befindlichen Städten, bis, wie erwähnt, jene drei Städte gemeinschaftlich im Jahre 1406 mit den hansischen Gesandten in Amsterdam in Verbindung traten. Im nächsten Jahre erreichte mit Wesel auch Duisburg sein Ziel. Mit der Aufnahme der beiden Städte wurden, wie bereits erwähnt, die nach Holland reisenden hansischen Gesandten beauftragt². Aller Wahrscheinlichkeit nach erfolgte auch Duisburgs Aufnahme im Jahre 1407 auf Grund einer Vereinbarung mit den Gesandten und unter denselben Bedingungen wie Wesel³. Seitdem erscheint Duisburg ziemlich regelmäßig in den Aufzählungen der Hansestädte, in lebhaftem hansischen Verkehr mit den benachbarten Hansestädten. Häufig ist es vertreten auf den Partikulartagen der rheinisch-süderseeischen Hansestädte. Von gemeinhansischen Tagfahrten hat es die in den Jahren 1434, 1441, 1469, 1507 durch eigene Vertreter besandt. Mannigfache Nachrichten bezeugen den hansischen Verkehr seiner Kaufleute in Flandern, Brabant, England, auch am Hof zu Nowgorod.

Die bisher genannten drei klevischen Städte liegen, wie Köln, am Rhein und waren rheinabwärts die nächsten hansischen Nach-

¹ H.R. I, 4, Nr. 51, 52.

² S. 526.

³ Averdunk, Gesch. der Stadt Duisburg, S. 425, 426, Anm. 1, nach dessen Ausführungen anzunehmen ist, daß früher noch genauere Nachrichten als heute über Duisburgs Aufnahme vorhanden waren.

barstädte Kölns. Bis zur Grenze des Herzogtums Geldern und bis zur Spaltung des Stroms wäre demnach bis zum Jahre 1407 Emmerich neben Köln die einzige Hansestadt am Rhein gewesen. Die kleine klevische Stadt Rees am Rhein unterhielt, wenigstens gelegentlich, Handelsbeziehungen zu Livland¹. Sie wird auch in Handelsstreitigkeiten Kölns mit den geldrischen, overijsselschen und klevischen Städten während der 60er Jahre des 15. Jahrhunderts erwähnt; bei den darüber gepflogenen Beratungen der Städte jener drei Territorien, an denen auch Rees teilnahm, werden diese Städte mitunter als Hansestädte bezeichnet². Doch liegt ein sicheres Zeugnis dafür, daß man Rees zur Hanse rechnete, nicht vor; in der Liste der kleinen Hansestädte von 1494 fehlt Rees. Dagegen kann man vielleicht die kleine klevische Stadt Grieth am Rhein, unterhalb Rees, als Hansestadt in Anspruch nehmen, obwohl sie in den Beratungen, Versammlungen und Verzeichnissen der großen und kleinen Hansestädte dieser Gebiete nie genannt wird. Ein hansischer Kaufmann, Jak. Rijswijc, Mitglied der Brügger Genossenschaft, der in den 80er Jahren des 15. Jahrhunderts sowohl in Brügge, Gent und Antwerpen wie in Reval im Pelzhandel tätig erscheint, war aus Grieth gebürtig und dort ansässig³. Es fragt sich sodann, ob es früher oder später in der Nachbarschaft Kölns noch andere Hansestädte gab, im Gebiet des Herzogtums Berg, des Erzbistums Köln und des Herzogtums Jülich. In diesen Territorien können nur kleine Städte in Betracht kommen. Über solche ist bisher nur Weniges und Unsicheres bekannt geworden. Für das Gebiet des Herzogtums Jülich liegen meines Wissens keine Nachrichten vor, die auf die hansische Zugehörigkeit einzelner Orte schließen oder sie vermuten lassen. Beim Erzbistum Köln ist die Stellung seiner beiden Hauptteile, des linksrheinischen und des westfälischen, verschieden. Der letztere, das Herzogtum Westfalen, umfaßte eine Reihe sicher und häufig bezeugter kleiner Hansestädte, für das linksrheinische Gebiet Kurköln läßt sich kaum eine Nachricht anführen.

Das erste Zeugnis über kleine Hansestädte in der Nachbar-

¹ HUB. 11, Nr. 36, 66.

² HUB. 9, Nr. 13, Anm. 3 (Stadtrechnung Zwolles), Nr. 21—23 usw., Nr. 33, Anm. 1 (Stadtrechnung Zülfens).

³ HUB. 10, Nr. 75, § 11, Nr. 1061.

schaft Kölns bietet bereits ein an Köln gerichtetes Schreiben der Lübecker Tagfahrt vom 14. Mai 1402, worin sie wegen eines Übergriffs des Herzogs Barnims VI. von Pommern-Barth die Hansestädte zur Hilfeleistung aufforderte. In dem an Köln gerichteten Exemplar des Schreibens findet sich in einer Nachschrift die Bitte: »dit den klenen steden bi juw belegen, de ok des copmans rechtes bruken«, mitzuteilen und ihre Antwort mit der eigenen zu übersenden¹. Welche kleinen Städte gemeint sein können, ist schwer zu sagen. An geldrische und overijsselsche Hansestädte ist sicher nicht zu denken. Von Rheinstädten läßt sich, wie erwähnt, damals nur Emmerich als Hansestadt nachweisen, das Köln einmal, freilich fast ein Jahrhundert später, zu den kleinen Hansestädten rechnete². Außer Emmerich müßte es also noch andere kleinere Hansestädte in der Nachbarschaft Kölns gegeben haben. Nachrichten über kleine Hansestädte sind aber aus so früher Zeit im ganzen Gebiet der Hanse und in der Nachbarschaft Kölns auch späterhin selten. Am ersten möchte man die Äußerung auf Städte des Herzogtums Berg beziehen, auf kleine Industrie- und Handelsorte dieses Territoriums in der näheren Umgebung Kölns; doch kann sie sich auch auf einen weiteren Umkreis erstrecken. Sicher ist, daß es im 15. Jahrhundert im Herzogtum Berg Hansestädte gab. Denn nach der Erklärung des Kontorsekretärs Hermann Wanmate auf der Lübecker Tagfahrt von Mai bis Juni 1476 bestand das zweite Drittel der deutschen Kaufmannsgenossenschaft in London aus den Kaufleuten der sächsischen, westfälischen und bergischen Städte³. Mehrere bergische Hansestädte werden im Jahre 1469 genannt. Die im Sommer 1469 zur Vertretung Kölns in dessen Prozeß mit dem Brügger Kontor wegen des Schosses vor dem Grand Conseil Karls des Kühnen von Burgund nach den Niederlanden geschickten kölnischen Gesandten richteten am 28. August ein Schreiben mit mehreren Anliegen an Köln. Darunter befand sich der Vorschlag, Köln möge bei den Städten des Landes Berg, »die in der hanszen synt«, Certifikate erwerben, daß sie die Schoßzahlung niemals bewilligt hätten. Köln beeilte sich, die Certifikate zu fordern, und antwortete schon am

¹ H. R. I, 5, Nr. 80; 8, Nr. 1003.

² Oben S. 257 f.

³ H. R. II, 7, Nr. 338, § 194, 1; Lappenberg, Stahlhof, S. 104, § 2; Schulz, Die Hanse und England, S. 177; K. Engel, oben S. 491.

10. September, es habe deshalb sogleich einen Kanzleisekretär ausgesandt, der fünf Certifikate erhalten habe, die es hiermit sende; nur Breckerfeld habe die Ausstellung des Certifikats verweigert mit der Erklärung, daß es vor kurzem mit den märkischen Hansestädten auf einer Zusammenkunft beschlossen habe, in hansischen Sachen solle keine Stadt ohne die andere handeln; ohne die anderen Städte könne es also kein Certifikat ausstellen¹. Breckerfeld war keine bergische, sondern eine märkische Stadt.

Die Certifikate dieser fünf bergischen Hansestädte sind erhalten. Sie sind ausgestellt von Ratingen, Düsseldorf, Solingen, Lennep und Wipperfürth². Diese Städte bekundeten gleichlautend am 6., 7. und 8. September, offenbar unter Zugrundelegung eines kölnischen Entwurfs: sie gestehen nicht zu, daß die Rezesse und Verordnungen, auf welche die Älterleute sich für die Schoßforderung stützen, von den Hansestädten einstimmig bewilligt seien, sie selbst haben weder die Rezesse noch die auf die Schoßfrage bezüglichen Verträge des Brügger Kontors mit Antwerpen und dem Herrn von Bergen op Zoom bewilligt. Zu der feierlichen Erklärung paßt die stolze Formel, welche die Besiegelung mit dem »Majestätsiegel ad causas« ausspricht. Die ganze Veranstaltung war nicht ernst zu nehmen. Köln, in dem Schoßstreit von einem Teil der rheinisch-süderseeischen Städte im Stich gelassen, wollte durch Erhöhung der Zahl der adhätierenden Hansestädte Eindruck machen, und da blieb ihm nichts übrig, als zu kleinen Städten seine Zuflucht zu nehmen³. Hier interessiert nur die Frage, ob diese fünf bergischen Städte wirklich Hansestädte waren. An dem guten Glauben der Kölner läßt sich nicht zweifeln; über die Handelsbeziehungen dieser Städtchen konnten die Kölner unterrichtet sein. In ihren Einwendungen gegen die Darlegungen Kölns während des Prozesses erwiderten aber die Älterleute des Brügger Kontors, diese fünf Städte wären dem Kontor und den Kontorangehörigen unbekannt, sie seien niemals zu den Tagfahrten der Hansestädte eingeladen oder erschienen, und es sei unsicher, ob sie zur deutschen Hanse gehörten, weil sie unbekannt seien⁴.

¹ H.R. II, 6, Nr. 267.

² HUB. 9, Nr. 649—651, 654, 655.

³ A. a. O., S. XXXVIII.

⁴ A. a. O., Nr. 671, §§ 135, 136.

Auch diese Äußerung verdient Glauben. Bei beiden Teilen dürfte der Parteistandpunkt zu berücksichtigen sein; Köln übertrieb die Bedeutung dieser Städte, und der Kaufmann hatte keinen Grund, sich in diesem Fall in einer ihm ohnehin zweifelhaften Sache mit besonderem Eifer um die Wahrheit zu bemühen. Seine Äußerungen sind übrigens vorsichtig formuliert und schließen die hansische Eigenschaft der fünf Städte noch nicht aus. Nur so viel erscheint sicher, daß der Handel dieser fünf bergischen Städte nach Flandern und überhaupt nach den Niederlanden wenig bedeutend war. Aber im Stalhof zu London mögen die bergischen Kaufleute häufiger erschienen sein.

Sehen wir uns nach anderen Zeugnissen für ihre hansische Zugehörigkeit um, so finden wir höchst selten beachtenswerte Anhaltspunkte. Für Ratingen spricht in älterer Zeit die Überlieferung gegen die hansische Eigenschaft. Kurz nach Beginn der hansischen Handelssperre gegen Flandern (1358 Mai 2) bevollmächtigte ein angesehenener Brügger Bürger einen Fläminger und den Hermann Vink von Ratingen¹ zum Verkauf eines Viertels einer von dem Schiffer Everard van Dalvitze von Stralsund geführten Kogge und des zugehörigen Viertelanteils der Tuchladung. Die Bevollmächtigten verkauften, nach der Erklärung Dordrechts vom 18. Mai, in Dordrecht, wohin damals die deutsch-hansische Kaufmannschaft aus Brügge übersiedelt war, die beiden Objekte an einen gewissen Willem van Brederode. Aus einem Schreiben Stettins an Stralsund erfährt man, daß das Schiff mit der Ladung in Stralsund mit Beschlag belegt war, und zwar, wie Höhlbaum richtig zeigt, als teilweise flämisches Gut auf Grund der Sperrordnung der Hansestädte vom 20. Jan. 1358. Der Verkauf des dem Brügger gehörigen Schiffs- und Ladungsanteils an einen Nichtfläminger in Dordrecht leistete nach Ansicht Stettins dem hansischen Verbot Genüge und rechtfertigte seine Forderung an Stralsund, das Schiff wieder frei segeln zu lassen². In diesem Zusammenhange erscheint aber der Rater Hermann Vink als

¹ Weder den Namen des Mannes noch den der Familie habe ich in Kessels Gesch. der Stadt Ratingen, 2. Bd. Urkundenbuch, im 14. und 15. Jahrhundert gefunden. Nur der Name Vinkesanc kommt vor, S. 29.

² H.R. I, 3, Nr. 229, 230, 231; Höhlbaum, HUB. 3, Nr. 395, 398, 402 u. Anm. 5.

eine der deutsch-hansischen Genossenschaft nicht angehörige Person. Nach Beginn der Handelssperre konnte ein hansischer Kaufmann die Interessen eines Flämingers in dieser Form nicht mehr, zumal nicht in Dordrecht, vertreten. Er gehörte zu den deutschen Kaufleuten, die sich an die hansische Handelssperre nicht gebunden erachteten. Hiernach bleibt nichts übrig, als für die erste Zeit der deutschen Hanse Ratingen als nichthansisch anzusehen. In dem von Köln 1494 aufgestellten Verzeichnis der kleinen westdeutschen Hansestädte fehlt Ratingen¹. Zweifelhaft bleibt auch die Zugehörigkeit des damals bereits als Eisenindustrieort bekannten Solingen. Aus einer Entscheidung Antwerpens vom 11. Juni 1468 in einem Streit zwischen geldrischen und bergischen Kaufleuten erfährt man, daß mehrere mit Waren von Kaufleuten aus Solingen und Elberfeld beladene Wagen auf der Fahrt nach dem Antwerpener Markt in dem geldrischen Dorfe Kessel mit Arrest belegt waren². Während aber in der Regel hansische Kaufleute bei Streitigkeiten, deren Entscheidung bei Antwerpen lag, namentlich in solchen, welche die Marktfreiheit Antwerpens betrafen, die Hilfe und Vertretung des deutschen Kontors in Anspruch zu nehmen pflegten, schweigt die Erklärung Antwerpens von einer Beteiligung der Älterleute des Kontors. Das ist alles, was über die hansische Eigenschaft bergischer Städte bisher bekannt geworden ist. In dem Verzeichnis von 1494 fehlen sie ganz³. Der Vollständigkeit wegen

¹ S. 257 f.

² HUB. 9, Nr. 464.

³ Unter den Klagen der hansischen Gesandten gegen Flandern vom 29. Juni 1387 befindet sich auch folgende: Es klagten Matthias van Züchtelen (Süchteln, sw. Krefeld), Johann van Remunde (Roermond) und Jorys van Elvervelde (Elberfeld), daß ihnen der Befehlshaber von Sluis im Jahre 1384 aus einem Schiff von Zierikzee Zinn u. a. Waren genommen habe; das Schiff kam vermutlich aus England. In demselben Schiff hatte auch eine Kölnerin Waren, die ebenfalls geraubt wurden. H.R. I, 3, Nr. 336, § 14. Eine besondere Herkunftsbezeichnung der drei, hiernach sicher hansischen Kaufleute fehlt, doch handelt es sich wahrscheinlich um Kölner, denn ein Mathias van Süchteln wurde 1379 in Köln als Bürger aufgenommen. Quellen z. Gesch. d. Stadt Köln I, S. 175. Nach demselben Aktenstück beklagten sich Dideric van Orsoye (Orsoy) und sein Bruder Arnoud van Santen (Xanten), daß ihnen 1384 der Kapitän von Gent 14 Fuder Wein genommen, a. a. O., § 25. Auch diese sind

sei hier erwähnt, daß die erzbischöflich-kölnische Stadt Neuß im Jahre 1475 auf dem ungewöhnlichen Wege kaiserlicher Privilegierung zur Belohnung für ihren heldenmütigen Widerstand gegen Karl den Kühnen von Burgund von Friedrich III. auch alle Rechte und Vorteile der Hanse erhielt, die »andere Städte von der Hanse in dem heiligen Reich« von Kaisern und dem Reich hätten. Was Kaiser und Reich jemals gespendet hatten, war nicht viel, und die Gabe hat für die Stadt keine Bedeutung erlangt¹.

Im Gebiet des heutigen Königreichs der Niederlande, und zwar in der alten Grafschaft Geldern, dem Bistum Utrecht und den östlich der Zuidersee gelegenen friesischen Landen waren die ältesten Hansestädte Deventer, Zütphen, Elburg, Harderwijk und Groningen. Am frühesten läßt sich für Harderwijk der Beweis der Zugehörigkeit zur deutschen Hanse führen. Schon bei den Verhandlungen der Hansestädte mit Flandern im Jahre 1358 über die Schadenersatzforderungen der Hansestädte traten diese für einen von den Flämingern geschädigten Harderwijker Bürger ein, dessen Beschwerde vorliegt und dem in dem Vertrage vom 24. August 1360 eine namhafte Entschädigungssumme zugesprochen wurde². Auch in den Beschwerden des deutschen Kaufmanns gegen die Normannen vom Jahre 1387 vertrat der Kaufmann Harderwijker Bürger³. In demselben Jahre beauftragten hansische Ratssendeboten in Antwerpen die Städte Harderwijk und Deventer mit Nachforschungen darüber, ob Nimwegen, das um Aufnahme

als hansische Kaufleute anzusehen; eine sichere Herkunftsbezeichnung fehlt auch hier, doch sind auch sie wahrscheinlich Kölner; 1371 wird ein Arnold van Xanten als Bürger aufgenommen, Quellen I, S. 170. Aus dem Gebiet des linksrheinischen Erzbistums Köln lassen sich Nachrichten über die hansische Zugehörigkeit einzelner Städte nicht anführen.

¹ HUB. 10, Nr. 443 u. S. 283, Anm. 1; Lau, Quellen z. Rechts- u. Wirtschaftsgesch. d. Rheinischen Städte. I. Neuß, S. 148. In der Darstellung des äußeren Handels, S. 174 ff., übergeht daher Lau die Privilegierung mit dem Recht der Hanse.

² H.R. I, 1, Nr. 251, S. 178; 3, Nr. 240 1 e, 271. Vgl. Meilink, De Nederlandsche Hanzesteden tot het laatste qwartaal der XIVe eeuw S. 103 ff., wo S. 104, Anm. 4 die Einwendungen A. Kiesselbachs, Die wirtschaftlichen Grundlagen der deutschen Hanse, S. 272, Anm. 93 widerlegt werden.

³ H.R. I, 3, Nr. 341, § 14; 342, §§ 22, 23; 343, §§ 20, 21.

in die Hanse gebeten hatte, früher in des Kaufmanns Recht gewesen sei¹. Dieser indirekte Hinweis auf eine längere Zugehörigkeit auch Deventers zur Hanse wird zugleich für Zütfen und Elburg bestätigt durch den Rezeß der Lübecker Tagfahrt vom 25. Mai 1364, laut welchem der deutsche Kaufmann zu Brügge den Städten die Namen der Schiffer mitgeteilt hatte, die gegen das Verbot der Städte und des Kaufmanns aus Flandern weggesegelt waren. Unter den Genannten befanden sich auch Schiffer aus Zütfen, Deventer und Elburg². Die Angehörigen dieser Städte unterlagen mithin in Flandern und Brügge dem Arrestgebot des deutschen Kaufmanns. Diese Nachricht reicht so nahe an die Zeit der flandrischen Handelssperre heran, daß sich nicht annehmen läßt, die drei Städte seien erst nach dem Abschluß des hansisch-flandrischen Handelskrieges in die Hanse aufgenommen worden. Die drei Städte waren von vornherein Städte von der deutschen Hanse. Einige leider allzu kurze Notizen der Kämmereirechnungen Deventers von 1360 über Briefwechsel zwischen Deventer, Dordrecht, der damals in Dordrecht residierenden deutschen Genossenschaft und den Deventerer Bürgern in Dordrecht lassen sich vielleicht dahin deuten, daß die Deventerer Bürger der von Brügge nach Dordrecht übergesiedelten deutschen Genossenschaft dorthin gefolgt waren, und demnach durch ihren Abzug aus Brügge und durch ihren Anschluß an die hansische Kaufmannschaft ihre Zugehörigkeit zu dieser bekundeten³.

Wie erwähnt, wurde Deventer 1387 zur Prüfung des Gesuchs Nimwegens um Aufnahme in die Hanse herangezogen. In der gleichen Sache und bei der ersten Werbung Arnheims um Aufnahme in die Hanse, schon im Jahre 1380, wandten sich die damals in Flandern anwesenden hansischen Gesandten um Auskunft an Zütfen und an die anderen Städte, die dabei gelegen sind⁴. Auch daraus geht hervor, daß es damals in der Nachbarschaft

¹ H.R. I, 2, Nr. 342, § 14.

² H.R. I, 1, Nr. 325, § 19. Die Heimat der anderen ungehorsamen Schiffer — nur von zweien wird sie nicht genannt — war Stralsund, Elbing, Bremen, Königsberg, Danzig, Wismar, Braunsberg, Greifswald, Lübeck, alle unzweifelhaft Hansestädte.

³ HUB. 3, S. 284, Anm. 4.

⁴ H.R. I, 2, Nr. 192, § 19.

Zütfens noch andere Hansestädte gab. Der deutsche Kaufmann in Brügge bat 1387 Zütffen, sich zu erkundigen, ob Nimwegen, wie es behauptete, schon früher in des Kaufmanns Recht, d. h. in der Hanse, gewesen sei¹. Höher hinauf reicht für Zütffen ein Schreiben der Stadt an Stralsund, das einige Zeit vor 1363 Februar 27 abgefaßt ist. Zütffen tritt darin für einen Zütffener Bürger ein, der in Stralsund gefangen und geschätzt worden war; aus welchem Grunde, wird nicht ganz deutlich. Zütffen erklärte darin, wenn sein Bürger »boven unse ghebod in engherhande saken ghedan hevet, dat der Hansen anrorende were, dar wil wy selver gude richtere von wesen«, und bat Stralsund, ihm mitzuteilen, »of u des wat kundich sy von synre broke oft von anders enghen unser burgher, dat in de Hanse rorende sy und boven ons ghebot gheschen sy«². Um welches Gebot Zütffens es sich handelte, ist unbekannt. Schwerlich aber würde eine Stadt damals gegenüber einer Hansestadt die Rechtssprechung bei Übertretungen ihrer eigenen, in hansischer Sache erlassenen Gebote in Anspruch genommen haben, wenn nicht eine Hansestadt selbst. Zütffen rechnete sich der Hanse zu, und deshalb wollte es selbst in der Sache richten.

Gemeinsam erscheinen die drei Städte Deventer, Elburg und Zütffen auch 1369 in ihrer Stellung zu der deutschen Niederlassung in Bergen in Norwegen. Auf der Stralsunder Tagfahrt vom Oktober dieses Jahres erhielten diese Städte auf ihren Wunsch ein Schreiben an die Älterleute in Bergen, das den Auftrag enthielt, die Bürger der drei Städte zu den Handwerkerstraßen in Bergen zuzulassen und sie auch dasselbe Recht wie die Bürger der anderen Städte genießen zu lassen³. Unter den Städten, welche auf derselben Tagfahrt (21. Oktober) neue Verordnungen für den deutschen Kaufmann in Bergen erließen, erscheinen auch Zütffen und Deventer⁴. Jenes Schreiben der Hansestädte an die Älterleute hatte nicht die Bedeutung einer Zulassung der drei Städte zu dem Recht und den

¹ HUB. 4, Nr. 899.

² HUB. 3, Nr. 551; 4, Nr. 77.

³ H.R. I, 1, Nr. 510, § 7, vgl. Meilink, S. 131 f.

⁴ H.R. I, 1, Nr. 511. Elburgs Name fehlt sowohl in dieser Verordnung, wie unter den auf der Tagfahrt vertretenen Städten. Dagegen wird das auf der Tagfahrt durch einen Gesandten vertretene Harderwijk weder in jenem Beschluß noch in dem neuen Statut erwähnt.

hansischen Privilegien in Bergen überhaupt, sondern es sollte der Zurücksetzung der Kaufleute dieser Städte in dem noch jungen Kontor durch die dort dominierenden Angehörigen der wendischen Städte ein Ende machen und sie hinsichtlich des Wohnens, der Betätigung in den Genossenschaftsangelegenheiten usw. den anderen Mitgliedern, vorzüglich denen der wendischen Städte gleichstellen. Die völlige Gleichstellung erreichten sie trotzdem nicht. 1393 verlangten die Sendeboten der Städte Deventer, Zütfen und Harderwijk von den in Lübeck tagenden Städten »wegen der drei Ämter zu Bergen in Norwegen, daß ihre Bürger die Ämter gebrauchen möchten gleich anderen Hansestädten«. Lübeck erwiderte, das zu erlauben stände nicht den Städten und dem Kaufmann zu, sondern der Landesherrschaft. Doch erhielten die Sendeboten das Versprechen, daß man sich schriftlich für sie verwenden wolle. Auch hier handelt es sich um Rivalitäten innerhalb der deutsch-hansischen Kaufmannschaft in Bergen, und über Zurücksetzung in Bergen haben sich die süderseeischen Städte noch oft genug beklagt. Wichtig ist, daß auch an dieser Stelle des hansischen Verkehrsgebiets, in Bergen, nur jene vier Städte (Deventer, Zütfen, Harderwijk, Elburg) schon früh als eine Gruppe für sich auftreten, die allein in ihrer engeren territorialen Heimat — darum können wir hier noch von Groningen absehen — aus den Quellen als die ältesten Hansestädte nachgewiesen werden können. Das bietet eine neue Gewähr dafür, daß in älterer Zeit der Kreis der Hansestädte in diesen Gebieten nur klein war und nur aus den vorhin erwähnten Städten bestand. Dieses Ergebnis findet wieder darin eine indirekte Bestätigung, daß von allen anderen bedeutenderen Städten jener Territorien bekannt und erweislich ist, daß sie in früherer Zeit der Hanse nicht angehört haben. Sie sind im Laufe der Zeit in die Hanse aufgenommen worden. Die kleinen Städte dieser Gebiete treten erst später und vereinzelt in der Überlieferung als Hansestädte hervor.

Von den Nachbarstädten der bisher genannten Hansestädte bewarb sich am frühesten Arnheim um Aufnahme in die Hanse. Im Januar 1380 erschien bei den in Flandern weilenden hansischen Gesandten und dem Kaufmann zu Brügge ein Kaufmann mit Beglaubigungsschreiben Arnheims und des Herzogs von Geldern. Er behauptete, Arnheim habe von alters in die Hanse und des

Kaufmanns Recht gehört, und bat, die Arnheimer wieder zum Recht des Kaufmanns zuzulassen; Arnheim wolle sich, wie andere Städte, nach Gebühr verhalten; ob die Arnheimer deshalb aus der Hanse gekommen seien, weil sie Gebote der Städte nicht beachtet hätten, wüßten sie nicht; sei es so gewesen, so wollten sie nach Gnade der Städte tun, was redlich und möglich sei. Den hansischen Gesandten und dem Kaufmann zu Brügge war ebensowenig wie den Arnheimern etwas bekannt über die angebliche frühere Zugehörigkeit Arnheims zum Recht des Kaufmanns. Sie verwiesen daher die Sache zur Entscheidung vor die hansische Tagfahrt und forderten die Hansestadt Zütphen und deren Nachbarstädte schriftlich auf zur weiteren Nachforschung über die Richtigkeit der Behauptung Arnheims und zum Bericht darüber an die nächste Tagfahrt. So wurde Arnheim vertröstet¹. Das Ergebnis der Nachforschungen ist unbekannt. Man möchte annehmen, daß es für Arnheim nicht günstig lautete. Denn man hört nichts mehr von dem Schicksal dieses Aufnahmegesuchs, und es hat länger als ein halbes Jahrhundert gedauert bis zur Aufnahme Arnheims in die Hanse. In der Zwischenzeit hat Arnheim allem Anschein nach den Versuch erneuert, in die Hanse zu kommen. Die Stadtrechnung Arnheims berichtet zu 1399, Mai oder Juni, über Absendung eines Boten nach Lübeck mit einem Schreiben Zütphens »om die Hanse«, zum Februar 1400 über Verhandlungen mit Gesandten Harderwijks, Deventers und Zütphens »van der Hanse«, und notiert außerdem eine Summe von 28 Schilling, um »de statuten von der Hanse te scriven«². Handelt es sich hier um einen neuen Versuch Arnheims, so muß er doch gescheitert sein. Denn Tatsache ist, daß Arnheim erst viel später aufgenommen wurde. Diesmal nahm sich Zütphen der Sache Arnheims und zugleich auch Roermonds an. Im Jahre 1437 bat es in einem Schreiben an Lübeck um Aufnahme der beiden Städte in die Hanse. Lübeck und die in Lübeck versammelten Städte Hamburg, Lüneburg und Wismar stimmten in einem Schreiben vom 24. September zu, stellten die Aufnahme der beiden Städte auf der nächsten gemeinhansischen Tagfahrt, zu der Zütphen Gesandte der beiden Städte mitbringen sollte, in sichere Aussicht,

¹ H.R. I, 2, Nr. 192, § 19.

² HUB. 5, Nr. 394.

und erklärten für sich selbst, daß sie die beiden Städte hiermit sofort in die Hanse aufnahmen. Dieses eilige und bedingungslose Entgegenkommen dürfte in dem Konflikt der wendischen Städte mit den Holländern und Seeländern seine Erklärung finden. Das Arnheimer Privilegienbuch bewahrt ferner eine am 9. August 1438 ausgestellte Beurkundung des Schreibens der Lübecker Tagfahrt durch Zütfen¹. Sie sollte den beiden Städten bis zur endgültigen Aufnahme eine vorläufige Garantie gewähren. Die förmliche und offizielle Aufnahme beider Städte (samt Kampen) erfolgte erst auf der Tagfahrt der Hansestädte in Lübeck vom 12. März 1441, gegen das Ende der nordischen Wirren und des Krieges der wendischen Städte mit den Holländern und Seeländern. Arnheim und Roermond erhielten dabei den Auftrag, mit ihren geldrischen Mithansesstädten Zütfen und Nimwegen für die Sicherheit der Straßen in der Umgegend zu sorgen².

Früher als Arnheim, gelang es Nimwegen, seine Aufnahme in die Hanse zu erreichen. Bei den hansischen Gesandten, die 1387 in den Niederlanden weilten, stellten sich zuerst in Dordrecht, dann in Antwerpen Ratsgesandte Nimwegens ein mit der Bitte um Aufnahme Nimwegens und seiner Kaufleute in das Recht des Kaufmanns. Sie behaupteten ebenfalls, Nimwegen sei früher am Recht des Kaufmanns beteiligt gewesen; nur habe man längere Zeit keinen Gebrauch davon gemacht und dadurch die Verbindung mit ihm verloren. Man erwiderte ihnen, niemand auf hansischer Seite wisse davon, daß Nimwegen in des Kaufmanns Recht gewesen sei; wären die Nimweger darin gewesen, so hätten sie es durch Ungehorsam gegen die städtischen Gebote zur Zeit der flandrischen Handelssperre verloren. Die Nimweger stritten das ab; einer von ihnen behauptete, früher im Recht des Kaufmanns gewesen zu sein; zur Zeit der Handelssperre habe Nimwegen keine ansehnlichen Kaufleute auswärts gehabt, nur ein paar arme Wichte seien nach dem verbotenen Flandern gezogen. Es kam zu hartem Wortstreit. Offenbar wußten beide Teile nichts Genaueres von der Vergangenheit. Der Kaufmann zu Brügge versprach, bei Deventer und Harderwijk Erkundigungen einzuziehen. Schließlich wurden

¹ Nijhoff, Inventaris v. h. oud archief d. gem. Arnhem, S. 88; HUB. 7 (Manuskript).

² H.R. II, 2, Nr. 439, § 2.

die Gesandten Nimwegens an die Tagfahrt der Hansestädte verwiesen, was sie aber nicht annahmen¹. Der Kaufmann zu Brügge bat auch Zütten um Prüfung der Richtigkeit der Behauptung Nimwegens, daß es früher im Recht des Kaufmanns gewesen sei und ob es das Recht durch Übertretung hansischer Verordnungen verloren habe². Auch diesmal ist das Ergebnis der Nachforschungen unbekannt.

Anderthalb Jahrzehnte später wiederholte jedenfalls Nimwegen den ersten Versuch, und diesmal mit Erfolg. Jetzt wandte es sich direkt an Lübeck und die Hansestädte. Es hielt daran fest, daß es früher in der Hanse gewesen und aus Notgründen herausgekommen sei. Als der erste Versuch auf der Lübecker Pfingsttagfahrt von 1402 wegen der Forderung einer hohen Aufnahmegebühr noch nicht ganz zum Ziele führte, entschloß sich Lübeck, nach einer erneuerten, durch Empfehlung Herzog Reinolds von Jülich-Geldern und des Kaufmanns zu Brügge unterstützten Anfrage Nimwegens, zur Einholung der Zustimmung der preußischen Städte. Es erklärte sich selbst einverstanden mit der Aufnahme. In demselben Sinne muß die Antwort der Preußen gelautet haben. Lübeck meldete dem Kaufmann zu Brügge, daß es mit Zustimmung der anderen Städte Nimwegen wieder in die Hanse aufgenommen habe. Von Köln ist hierbei bezeichnenderweise nicht die Rede. Im Gegenteil widersprach Köln der Aufnahme, und zwar wegen Streitigkeiten einer von Nimwegen geschädigten Kölner Handelsgesellschaft mit dieser Stadt. Doch blieb der Einspruch, den Köln beim Brügger Kontor erhob, ohne Wirkung. Die Wismarer Tagfahrt vom Januar 1403 benachrichtigte Herzog Philipp von Burgund und die flandrischen Städte von der Aufnahme bzw. Wiederaufnahme Nimwegens in die Hanse.

Bei der Anzeige, die der Kaufmann zu Brügge den drei Leden erstattete, kam es nun wieder zur Erörterung der Frage der früheren Zugehörigkeit Nimwegens zur Hanse. Der Kaufmann gab an, daß Nimwegen in vergangener Zeit zur deutschen Hanse gehörte, wegen Vergehen sie verloren habe und jetzt von neuem wieder in sie aufgenommen sei. Die drei Städte erwiderten,

¹ H.R. II, 2, Nr. 342, § 14.

² HUB. 4, Nr. 899.

die Sache betreffe die Hoheit des Herzogs als des Verleihers der hansischen Privilegien; zur Zeit der letzten Vertragschlüsse und Privilegienbestätigungen (1392) und sehr lange vorher habe Nimwegen der Hanse nicht angehört. Dagegen wandte der Kaufmann ein, die Hansestädte könnten auf Grund ihrer Privilegien ungehorsame Städte ausschließen und wieder aufnehmen, wann sie wollten, und nicht nur dies, sondern auch neue Städte in die Hanse aufnehmen, die niemals darin gewesen seien. Diese Erklärungen beider Teile beleuchten wieder den Wert der Behauptung von der früheren Zugehörigkeit Nimwegens — und ebenso der anderen oben erwähnten Städte — zur Hanse. Die drei Lede behaupteten eine seit sehr langer Zeit währende Nichtzugehörigkeit, und das Kontor konnte einen Beweis für die Zugehörigkeit durchaus nicht führen, sondern mußte den bequemen Standpunkt der Wiederaufnahme aufgeben und sich zurückziehen auf ein freies und unbeschränktes, allerdings in der Praxis wohl schwerer durchführbares Aufnahmerecht. Auch scheint der Widerspruch der Lede anzudeuten, daß der Verkehr der Nimweger in Flandern nicht unbedeutend und daher das Verhältnis der Nimweger zu der deutsch-hansischen Genossenschaft keine gleichgültige und unbeachtete Sache war, und daß überhaupt bei den flandrischen Behörden eine genauere Kenntnis dieser Dinge vorausgesetzt werden kann als bei dem stark wechselnden Personal des Kontors oder bei den mehr oder weniger entfernten Hansestädten¹. Die Lede wiesen die Entscheidung dem Herzog zu, der sie wahrscheinlich in einem für die Hanse und Nimwegen günstigen Sinne entschied. Denn später verlautet von der Angelegenheit nichts mehr. Regelmäßig erscheint Nimwegen in den Verzeichnissen und Zusammenstellungen der Hansestädte seit 1407 als Hansestadt².

Die dritte Stadt des Herzogtums Geldern, die früher nicht zur Hanse gehörte, sondern in sie aufgenommen wurde, war

¹ H.R. I, 5, Nr. 87, 114, § 2; 8, Nr. 1004; HUB. 4, Nr. 899; 5, Nr. 543, 556, 560. Vielleicht ist auch beachtenswert, im Sinne der Nichtzugehörigkeit Nimwegens zur Hanse, die Anwesenheit eines Nimwegers in Brügge im Jahre 1362 als Zeuge bei der Transsumierung der flandrischen Maklertaxe im Auftrage der Nürnberger, HUB. 3, S. 252, Anm. 1.

² Oben S. 242 ff.

Roermond an der Maas in Obergeldern. Es ist von ihr aus früherer Zeit nur bekannt, daß sie zusammen mit Arnheim, wie schon erwähnt¹, erst spät, und zwar zunächst, auf Ansuchen Zützens, im September 1437 durch Lübeck und drei dort versammelte wendische Städte, sodann endgültig auf der Lübecker Tagfahrt vom März 1441 in die Hanse aufgenommen wurde². Von nun ab wird Roermond in den Listen der Hansestädte und im hansischen Verkehr mit seinen Nachbarstädten häufig genannt; von gemeinhansischen Tagfahrten hat es die von 1447 und 1450 durch Ratsgesandte beschickt. Unter den nicht zur Hanse gehörigen Städten des Oberstifts Utrecht ist zuerst Zwolle Hansestadt geworden, und zwar, wie es scheint, ohne große Schwierigkeiten. Gemeinschaftlich mit Wesel und Duisburg, wie diese unter Hinweis auf seine angebliche frühere Zugehörigkeit zur Hanse, die »ohne große Schuld« verloren sei, bat es 1406 die in Amsterdam sich aufhaltenden hansischen Gesandten um Aufnahme. Auf Grund des Beschlusses der preußischen Städte in Marienburg³ und der Lübecker Tagfahrt vom 15. Mai 1407 wurde es in die Hanse aufgenommen. Die Urkunde der Wiederaufnahme vom 9. Juni 1407 ist erhalten. Sie hält den Standpunkt der früheren Zugehörigkeit fest, erklärt ihren Verlust durch Entziehung des Kaufmannsrechtes wegen Ungehorsam (breckykeyt) und deutet die Zahlung einer Aufnahmegebühr an⁴.

Nicht ganz so einfach ergibt sich die Stellung der Stadt Kampen aus den Quellen. Die Ansichten über Kampens Zugehörigkeit oder Nichtzugehörigkeit zur Hanse haben länger geschwankt als bei den Städten in Holland und Seeland. Vorurteilsfreie Prüfung der Überlieferung erweist die Nichtzugehörigkeit der Stadt bis zu ihrer Aufnahme in die Hanse im Jahre 1441. Die Stellung Kampens in früherer Zeit ist schon am Schluß der Handelssperre gegen Flandern deutlich. Die Privilegien, welche die Hanse damals, im Juni 1360, in Flandern erwarb, galten für Kampen nicht mit. Das erhellt aus der Tatsache der Sondererwerbung dieser Privilegien durch Kampen im Mai 1361. Kampen

¹ S. 537 f.

² H.R. II, 2, Nr. 439, § 2.

³ S. oben S. 526.

⁴ H.R. I, 5, Nr. 339, § 18, 374, § 10, 392, § 17, 393; 8, Nr. 1060.

war, so viel bekannt ist, die einzige niederdeutsche Stadt, welche dieselben Privilegien gleichzeitig oder nachträglich für sich allein erwarb¹. Auch handelt es sich nicht um spätere Spezialausfertigungen dieser Privilegien für Kampen, sondern um selbständige, durch eine Reihe von Zusätzen ausgezeichnete und dadurch bis zu einem gewissen Grade auch sachlich von den hansischen Privilegien unterschiedene Verleihungen². Kampen stand hiernach in jener Zeit zweifellos in Flandern außerhalb des Kreises der »Kaufleute des römischen Reiches von der deutschen Zunge«, d. h. der deutschen Genossenschaft in Flandern. Zur Zeit der Handelssperre selbst verhielt es sich feindselig gegen die Hanse und diente seit dem Herbst 1359 Flandern als Streikbrecher. Daß es zu Anfang der Handelssperre dem Kreise der Hansestädte angehört habe und erst während der Sperre abgefallen und zum Feinde übergegangen sei, läßt sich nicht erweisen³. Im Gegenteil, mit größter Wahrscheinlichkeit kann man behaupten, daß Kampen mindestens seit einem halben Jahrhundert und daher auch zu Beginn der Handelssperre (1358) nicht dem privilegierten Kreise der deutschen Kaufmannschaft in Flandern angehörte. Denn die hansische, 1358 aus Brügge nach Dordrecht übergesiedelte Genossenschaft berichtete von dort im Oktober 1359 an Lübeck, daß, wie sie schon letzthin geschrieben, die Kamper nach Brügge gefahren sein sollten; jetzt könne sie mitteilen, daß die Kamper in Brügge gewesen seien »unde alle die privilegie, die wy hadden siint grave Robrechtis tyden, de ys em consent eret to ghevende, alse wi horen seghende van ghoden luden«⁴. Einen Hinweis auf Abfall oder Verrat braucht man darin nicht zu finden. Vielmehr zeigt die Äußerung deutlich genug, daß nach Ansicht des deutschen

¹ Außer Kampen nur noch Nürnberg.

² Vgl. Höhlbaums Ausführungen HUB. 3, Nr. 497 Stückbeschreibung S. 251 f. über die Privilegien für Kampen und Nürnberg; Kunze, HUB. 4, S. 6, Anm. 3, Nr. 10—12, 15—18.

³ Vgl. Meilink, S. 108 ff., 128, 162 ff., dessen Ausführungen ich nicht beistimmen kann. Meilink macht sich noch nicht hinreichend frei von den früher herrschenden Unklarheiten. Sein Fehler ist, daß er den Begriff »hansisch« in eine viel frühere Zeit zurückverlegt, als statthaft ist. Auch von seiner Beurteilung der Kamper Politik weiche ich erheblich ab.

⁴ H.R. I, 3, Nr. 251.

Kaufmanns die Kamper gar nicht Teil hatten an den Privilegien von 1307 und den nachfolgenden Bestätigungen. Was sie bereits besaßen, brauchte ihnen nicht erst »gegeben« zu werden. Und wenn man einwendet, daß sie und der deutsche Kaufmann diese älteren Privilegien durch den Abzug aus Flandern und die Feindseligkeit der Handelssperre verloren hätten, so wäre es doch eine seltsame Ausdrucksweise, wenn der deutsche Kaufmann die Belohnung für einen angeblichen Abfall, die ja lediglich in der Wiederherstellung der alten Rechte und des früheren Zustandes ohne irgendwelche neue Errungenschaften bestanden hätte, in die Worte gekleidet hätte, daß die Kamper für ihre Unterstützung Flanderns die — auch das »alle« wäre auffallend — Privilegien, die er hatte, zugebilligt erhalten hätten. Vielmehr ist klar, daß die Kamper etwas erhielten, was sie noch nicht besaßen. Im nächsten Monat¹ ließen sie sich von Flandern versprechen, daß es auch später den Kampern dieselben Privilegien verleihen würde wie den Hansen, wenn diese letzteren noch weitere Privilegien erhielten.

Die Haltung Kampens ist klar und verständlich. Selbst keine Hansestadt, aber in der Nachbarschaft von Hansestädten gelegen und in mannigfachem Verkehr und Interessengleichheit mit Hansestädten, benutzte es die kritische Lage der Hanse, um sich für die Unterstützung Flanderns und die Lähmung der Handelssperre zunächst den älteren Privilegienbesitz der deutsch-hansischen Kaufmannschaft zusprechen zu lassen, und forderte sodann, um nicht vielleicht dennoch nach kurzer Zeit wieder hinter ihr zurückzustehen, auch das Versprechen der zukünftigen Gleichstellung mit ihr. Mit solchen Mitteln kam es empor. Auch zur Zeit des ersten Waldemarischen Krieges verhielt es sich zweideutig². Was die uns hier interessierende Frage angeht, die Frage nach der früheren Zugehörigkeit oder Nichtzugehörigkeit ziemlich zahlreicher Städte in den niederrheinischen Territorien zum Recht des deutschen Kaufmanns, so ist bei Kampen wie bei den anderen Städten, deren Aufnahme in die Hanse wir kennen gelernt haben, die Sachlage allem Anschein nach die gleiche. Diese Städte reden von einer

¹ Höhlbaum, HUB. 3, S. 225, Anm 5 verlegt auch diese Zusicherung des Grafen schon in den September, augenscheinlich mit Unrecht.

² Meilink, a. a. O., S. 145 f.

früheren Zugehörigkeit, die durch Ungehorsam oder Übertretung oder Nichtgebrauch des Rechtes verloren sei und beantragen ihre Wiederaufnahme; dennoch wissen weder sie noch die Hansestädte, weder die deutsche Genossenschaft in Brügge noch die flandrischen Städte etwas bestimmtes über die angebliche frühere Zugehörigkeit; bei Kampen, welches ebenfalls um Aufnahme nachsuchte, zeigt sich deutlich, daß es auch vor 1358 noch nicht am Recht des deutschen Kaufmanns Teil hatte. Schon dies bestärkt uns in der Annahme, daß es sich bei den anderen Städten ebenso verhielt.

Auch weiterhin erweisen die Quellen die Nichtzugehörigkeit Kampens zur Hanse. Nur bedürfen sie behutsamer Auslegung. An den städtischen Verhandlungen der folgenden Jahrzehnte nahm Kampen regen Anteil und war auf zahlreichen Tagfahrten vertreten¹. Es ist sehr wohl möglich, daß Kampen an dem Beschluß der Lübecker Tagfahrt vom 24. Juli 1375, der das aufrührerische Braunschweig aus der Hanse ausschloß, Teil hatte. Damals waren wendische, livländische und preußische Städte, ferner Kampen, Zierikzee und Zütfen anwesend, und diese beschlossen »insgemein und einträchtig« »mit Zustimmung der Städte am Rhein, in Sachsen und in Westfalen und insgemein der anderen Städte, die mit ihnen in ihrem Recht sind« den Ausschluß der Braunschweiger »aus der Hanse und aus des Kaufmanns Recht und Freiheit, dergestalt, daß kein Kaufmann in Flandern, in England, in Dänemark, in Norwegen, in Nowgorod noch an einem anderen Ort, der in des Kaufmanns Recht ist, Gemeinschaft oder irgendwelchen Verkehr mit ihnen haben soll« usw. Wenn die Beschlüsse den Hansestädten zur Beobachtung mitgeteilt werden von den »consules civitatum maritimarum necnon Pruscie, Lyvonie et de Mare Meridiano in data presencium Lubeke ad placita congregati«, und die beschlußfassenden Städte sich bezeichnen als »die gemeinen Städte, die in der deutschen Hanse sind, mit Zustimmung der anderen zu ihrem Recht gehörenden Städte«², so läßt die Ausdrucksweise die Möglichkeit der Teilnahme auch nichthansischer Städte an der Beschlußfassung zu, wie des ebenfalls unzweifelhaft nichthansischen Zierikzee in Seeland. Denn zu dem bezeichneten

¹ Eine Beteiligungsliste bei Meilink, S. 118, Anm. 2.

² H.R. I, 2, Nr. 86, § 11, Nr. 92 u. 93.

und tatsächlich auch gemeinten »Recht des Kaufmanns« gehörten z. B. auch die Privilegien in Dänemark, die damals gemeinsamer Besitz von Hansestädten und Nichthansestädten waren. Prüft man den erwähnten Wortlaut der Quelle, so sieht man, daß er Raum frei läßt auch für die Teilnahme von Städten, die am Recht mitbeteiligt sind, wenn auch vielleicht nur an einem geringen Teil, und doch nicht in der Hanse sind. Solche Quellen beweisen nichts für die Zugehörigkeit Kampens zur Hanse. Deutlicher erkennt man die Wirklichkeit aus Quellen wie dem Schreiben des Kaufmanns zu Brügge an Thorn und andere Hansestädte vom Februar 1383 über die Lage nach der Wiedereroberung Flanderns durch Graf Ludwig III. Es meldet, daß die Kamper von jeder Last Häring 1 Pfund Grote zahlen müßten; dasselbe wolle man auch »van uns luden« haben¹. Die Kamper stehen also außerhalb des Kreises der hansischen Genossenschaft in Brügge.

Noch in demselben Jahre klärt sich das Verhältnis Kampens zur Hanse deutlicher auf. Die sehr ungünstige Lage in Flandern bewog die Hansestädte, wiederum die Verlegung ihres Stapels und der hansischen Genossenschaft nach Dordrecht in Erwägung zu ziehen. Die Lübecker Tagfahrt von Ende Mai 1383 bat Kampen, von sich aus durch Dordrecht bei Herzog Albrecht von Holland zu erforschen, ob er Freiheiten in Dordrecht bewilligen wolle, wenn der Kaufmann Flandern räumen müsse. Auch die Lübecker Oktoberversammlung richtete an Kampen die Bitte um Verhandlung mit dem Herzog wegen Privilegien in Holland und ersuchte Dordrecht, Amsterdam und Zierikzee um Unterstützung der Bemühungen Kampens beim Herzog. Diese Gelegenheit benutzte aber Kampen selbst zu einer Forderung an die Hansestädte, die auf sein Verhältnis zur Hanse Licht wirft. Es bat, samt Staveren, die versammelten Städte — wendisch-pommersche, preußische, Wisby, Riga, Goslar, Braunschweig: sämtlich Hansestädte —, wenn sie weitere (vurdere) Privilegien erwürben in Norwegen, Dänemark, Holland und Flandern, Kampen und Staveren deren Mitgenuß zu gestatten. Die Städte erwiderten: wenn sie ihnen dies vergönnten, ob Kampen und Staveren »dem Recht des Kaufmanns gehorchen wollten an allen Orten, wo des Kaufmanns Recht ist?«

¹ HUB. 4, Nr. 767.

Forderung und Gegenforderung lassen keinen Zweifel, daß von seiten Kampens und Staverens kein Anspruch darauf erhoben werden konnte, bei Erwerbung von neuen Privilegien durch die Hansestädte oder Erweiterung von alten Privilegien daran ohne weiteres Teil zu haben, und daß von seiten der Hanse kein Anspruch auf den Gehorsam der beiden Städte an allen Orten, an denen hansischer Privilegienbesitz haftete, erhoben werden konnte. Beides war für Hansestädte selbstverständlich. Der Gegensatz des von den Hansestädten ausgesprochenen Wortes »allen« zu der in Kampens und Staverens Gesuch enthaltenen Beschränkung auf die vier genannten Länder bekundet, daß es Länder und Orte gab, in denen diese beiden Städte überhaupt nicht zugleich mit den Hansestädten oder in einer sie den Hansestädten gleichstellenden Weise privilegiert waren. An zwei Stellen, die von Kampen und Staveren nicht erwähnt werden, konnten die beiden Städte wohl nicht daran denken, in den Mitgenuß der hansischen vorhandenen, geschweige denn der neu zu erwerbenden Rechte zu gelangen, in England und Nowgorod. Aber auch in Norwegen, Dänemark, Holland und Flandern, auf welche Länder sich die Forderung der beiden Städte beschränkte, war ihre Stellung offenbar eine andere als die der Hansestädte; sie war mehr eine Art von tatsächlicher Gleichstellung mit den Hansestädten als eine enge, vitale Gemeinschaft mit diesen auf Erwerb und Verlust, als eine Verbindung, die gleiche Pflichten auferlegte, weil sie gleiche Rechte gewährte.

Die Politik Kampens, der sich hier auch Staveren anschloß, dürfte auch diesmal verständlich sein. Es wiederholte sein Verfahren aus der Zeit der ersten hansisch-flandrischen Handelssperre; es wollte wieder ernten, wo es nicht gesät hatte. In Flandern galten nach der Zerspaltung der deutschen Genossenschaft infolge der Schlacht bei Roosebeke die hansischen Privilegien als verloren; in Holland-Seeland, wohin man wieder überzusiedeln gedachte, mußten neue Privilegien erst erworben werden. Die Gefahr, daß bei einer Sperre gegen Flandern Kampen wieder seine gefährliche Rolle von 1359 spielen könne, stand vor Augen. In bezug auf Dänemark und Norwegen trat mit dem Ablauf des Besitzrechts der schonenschen Schlösser im Jahre 1385 eine Wandlung der Lage ein, die den nächstbeteiligten, benachbarten und führenden Hansestädten schwere Sorgen bereiten konnte. Diese kritische Zeit wollte Kampen wieder

ausnutzen zu eigenem Vorteil, aber ohne eigene Gefahr oder Schaden. Die Hansestädte durchschauten diese Politik vollkommen, wenn sie als Entgelt für das Zugeständnis des Mitgenusses auch späterer neuer hansischer Privilegien in den vier Ländern die Unterwerfung Kampens unter die allgemein hansische Politik, also eine Verbindung auf Gewinn und Verlust, forderten. Das war nicht nach dem Geschmack der gewinnstüchtigen Kamper Politik. Es ist daher von der Sache nicht weiter die Rede. Von den preußischen Städten haben Thorn und Königsberg das Kamper Gesuch rundweg abgelehnt. Danzig meinte, man könne es nicht abschlagen, hielt aber für notwendig, daß Kampen sich den Hansestädten durch Brief und Siegel zum Gehorsam verpflichte¹. Diese Vorgänge charakterisieren das Verhältnis Kampens zu den Hansestädten fast noch mehr nach der politisch-moralischen Seite. Das Rechtsverhältnis ist klar: Kampen war nicht hansisch, und sein — und Staverens — Verlangen bedeutete nicht einmal ein Gesuch um Aufnahme in die Hanse.

Auch in der Folgezeit kann über Kampens Stellung kein Zweifel obwalten. Die von der Hanse erlassene Verordnung der neuen Handelssperre gegen Flandern (1389) kannte es nicht. Die Ältereute der deutschen Genossenschaft in Dordrecht verweigerten ihm eine Abschrift der Verordnung. Um die Beobachtung der Sperre zu erzwingen, ließ man in Preußen die nichthansischen Kaufleute, Holländer, Seeländer und Friesen Bürgerschaft stellen, darunter auch die Kamper². Es gelang Kampen diesmal nicht, bei oder nach dem Abschluß des Friedens mit Flandern sich, wie früher, gesondert in den Besitz der neu erworbenen hansischen Privilegien zu setzen. Erst wesentlich später, im Jahre 1407, bestätigte Herzog Johann von Burgund das flandrische Privileg Kampens von 1361, ohne aber dessen Inhalt entsprechend den der Hanse im Jahre 1392 verliehenen Privilegien zu erweitern. Und auch damals erst erreichte Kampen für Flandern bei der herzoglichen Regierung, was es 1383 bei den Hansestädten vergeblich zu erlangen trachtete, das Versprechen, daß bei Erweiterung der hansischen Privilegien auch die Privilegien Kampens entsprechend erweitert werden sollten³. Aber

¹ H.R. I, 2, Nr. 270, § 5.

² H.R. I, 3, Nr. 487—489, 491, 4, Nr. 3.

³ HUB. 5, Nr. 768 u. 769.

jetzt fehlten die günstigen Umstände, um — sagen wir es offen — im Trüben zu fischen. Die Hansestädte hatten schon seit fünfzehn Jahren einen Vorsprung, und die Gelegenheit, ihn einzuholen, ließ sehr lange auf sich warten.

Es darf nicht irreführen, daß die summarische Ausdrucksweise gewisser Quellen gelegentlich auch Kampfen scheinbar unter die Hansestädte rechnet oder Nichthansestädte in »hansischen« Angelegenheiten beraten läßt, wenn z. B. die Kämmereirechnungen Deventers den Inhalt eines Schreibens Kampens von 1396, welches benachbarte Hansestädte und Nichthansestädte wegen der Rüstung gegen die Seeräuber zu einer Tagfahrt in Kampen aufforderte, anführen mit den Worten: »dat die zendeboden uyt Holland ende van anderen steden daer verghaderden omme zake van der Duytscher henze.« Die allgemeine Bezeichnung des Beratungsgegenstandes in einer notizartigen, auf den kürzesten Ausdruck bedachten Quelle wie dieser berechtigt damals zu keinem Schluß auf die Zugehörigkeit der eingeladenen Städte zur Hanse¹. Die in den Kämmereirechnungen Deventers oft erwähnte Beteiligung Kampens an hansischen Angelegenheiten und hansischen Tagfahrten kann daher nicht täuschen². Freilich, ständen uns für die Entscheidung der Frage nur diese Stadtrechnungen zur Verfügung, wir hätten kaum einen Grund, an der hansischen Eigenschaft Kampens zu zweifeln. Auch andere Quellen erschweren vorübergehend die Entscheidung. Laut dem in sechs Handschriften erhaltenen Rezeß der Tagfahrt zu Marienburg vom 16. Oktober 1404 luden die dort versammelten Ratssendeboten der wendischen und preußischen Städte wegen Streitigkeiten mit England die livländischen und sodann »die anderen Städte, die zur Hanse gehören«, zu einer Versammlung in Lübeck ein. Thorn erhielt den Auftrag, Breslau und Krakau einzuladen. In unmittelbarem Anschluß hieran teilt die Lübecker Rezeßhandschrift, und nur diese, ein Verzeichnis der Städte mit, die eingeladen wurden. Es sind ausschließlich Hansestädte, darunter aber auch Kampen³. Das Einladungsschreiben selbst trägt durchaus und unzweideutig hansischen Charakter; es sagt, daß auf der Lübecker Tagfahrt die Hansestädte versammelt

¹ H.R. I, 4, Nr. 340, § 1, vgl. n. 338, 339.

² Z. B. a. a. O., Nr. 451, 452, 637; 5, Nr. 88, 183.

³ H.R. I, 5, Nr. 209, §§ 9—12.

sein sollen¹. Wer möchte zweifeln, daß Kampen damals zur Hanse gerechnet wurde? Allerdings hat das Verzeichnis der eingeladenen Städte offenbar nur den Wert einer Kanzleinotiz für die lübische Kanzlei, aber an der Teilnahme Kampens an den Beratungen über diese hansische Angelegenheit läßt sich nicht zweifeln². Trotzdem ist der gewiß naheliegende Schluß auf die hansische Zugehörigkeit falsch. Der Irrtum liegt in der summarischen oder saloppen Ausdrucksweise der Quellen und ist der Zeit selbst sicher fremd gewesen; die Lage war eben tatsächlich so gestaltet, daß unter den Nichthansestädten Kampen in besonders engen wirtschaftlichen und politischen Beziehungen zu den Hansestädten und der Hanse stand. Die auf der Lübecker Tagfahrt vom 15. Mai 1407 aufgestellte Matrikel der Flottenrüstung gegen die Seeräuber hatte sicher hansischen Charakter³. In ihr steht auch Kampen. Diesmal aber hören wir bestimmt, daß Kampen nicht in der Hanse war. Der preußische Gesandte meldete am 28. Mai von der Tagfahrt über die Ausrüstungsbeschlüsse, »dat sik de gemeenen stede hir wesende unde de van Campen, de in der hense nicht en syn, sik in die gewere van den 300 gewapent vorscreven hebben gegeven«⁴.

Auch später tritt die Nichtzugehörigkeit deutlich zutage, die Kamper werden mit anderen Nichthansen zusammengestellt. Der deutsche Kaufmann zu Brügge berichtete z. B. 1417, daß einige außer der Hanse, und zwar besonders Holländer, Seeländer und Kamper, Livland häufig zu Handelszwecken besuchten⁵. Ähnlich äußern sich die Quellen in den nächsten Jahrzehnten mehrfach⁶. Nach einer Urkunde Herzog Johanns von Baiern, Erben von Holland, vom 7. August 1423, worin er die Erhebung des Ankergeldes von den Kampern in Holland und Seeland verbot, hatte Kampen selbst erklärt, daß »sij in der Hanze niet en behoeren noch en sijn«⁷. Erst gegen Ende der nordischen Wirren und des holländisch-hansischen Krieges bemühte sich Kampen um Aufnahme in die Hanse. Die

¹ A. a. O., Nr. 211.

² Vgl. Nr. 236, §§ 2 u. 3, 237, §§ 1 u. 3.

³ S. oben S. 242 f.

⁴ H.R. I, 5, Nr. 403. S. auch unten S. 560 Anm. 2.

⁵ H.R. I, 6, Nr. 400, § 13.

⁶ HUB. 6, Nr. 489, 728; H.R. II, 1, Nr. 226, §§ 7—9.

⁷ HUB. 6, Nr. 519.

Gründe dafür sind hier nicht zu erörtern. Auf der Wismarer Tagfahrt vom Januar 1441 erschien ein Kamper mit einem Schreiben Kampens, das die Bitte enthielt, siik in de Hense to entfanghende¹. Die Städte vertagten zunächst die Entscheidung. Auf der Lübecker Tagfahrt vom 12. März wiederholte ein Kamper Bürgermeister die Bitte seiner Stadt um Aufnahme. Jetzt erfolgt die Aufnahme. Man kann es nicht oder nicht allein als ein Zeichen von Unwissenheit betrachten, sondern man wird praktisch-politische Gründe als Motiv dafür annehmen müssen, daß sogar in diesem Fall die Phrase von der Wiederaufnahme nicht fehlte. Der Rezeß der Tagfahrt berichtet, daß der erwähnte Vertreter Kampens bat, Kampen »wieder in die Hanse aufzunehmen, die es einige Zeit aus gewissen Gründen entbehrt habe«, was die Stadt bereits auf zahlreichen Tagfahrten zu erreichen versucht habe. Auch die Danziger Ratsgesandten berichten von der Tagfahrt, daß Kampen »wieder in die Hanse gekommen« sei². Es mag sein, daß bei den Hansestädten die langjährige enge Verbindung Kampens mit ihnen, die in gewissen Quellen auch eine gelegentlich unterschiedslose Zusammenstellung Kampens mit den Hansestädten verursacht hatte, Zweifel oder Unsicherheit in der Frage der früheren Zugehörigkeit Kampens zur Hanse hervorgerufen hatte. Was im allgemeinen von der Berechtigung der Behauptung einer »Wieder«aufnahme zu halten ist, beweist der Fall Kampens aufs neue. Auch hier fiel wohl die Rücksicht auf das Ausland mit ins Gewicht, zumal hier eine bei kannte Seestadt mit ausgedehnten Handelsbeziehungen in Frage kam; der Beschluß der »Wieder«aufnahme Kampens wurde unter anderen verkündigt dem Könige Christoph von Dänemark, dem Kaufmann zu Bergen, dem Rat von Danzig zur Mitteilung an die anderen preußischen Städte.

Die Zweckmäßigkeit der Aufnahme Kampens erschien schon bald zweifelhaft. Bereits auf der Stralsunder Tagfahrt im Mai des nächsten Jahres sprachen die Städte die Besorgnis aus, daß Kampen, nachdem es jetzt in die Hanse aufgenommen sei, Holländer und andere Nichthansen als Kamper ausgeben und nach Livland oder andershin zur Erlernung der russischen Sprache senden werde

¹ H.R. II, 2, Nr. 419, § 10.

² H.R. II, 2, Nr. 439, §§ 4, 18, 25, Nr. 453.

zum Schaden der hansischen Kaufleute. Sie beauftragten den Kamper Ratsgesandten, in Kampen darauf hinzuwirken, daß in dieser Beziehung nichts Unrechtes vorgefall¹. Auch in Brügge wurden nun vom deutschen Kaufmann die Kamper als hansische Angehörige vertreten. Die flandrischen Städte aber wußten genau den Grund, weshalb Kampen früher nicht der Hanse angehört hatte. In den Verhandlungen, welche vom Herbst 1447 bis zum Frühjahr 1448 in Flandern geführt wurden, beschwerten sich die hansischen Gesandten über die Gefangennahme eines Kamper Bürgermeisters durch Bürger von Brügge. Die Älterleute des Kontors hatten sich des Gefangenen als Angehörigen der Hanse angenommen. Brügge ließ den Gefangenen frei, bemerkte aber dabei, es sei nicht bekannt, daß Kampen Hansestadt sei, besser sei vielmehr das Gegenteil bekannt, weil Kampen seine besonderen Privilegien für sich in Flandern habe². Man sieht in dem Fall Kampens, wie früher in dem Falle Nimwegens, einerseits, daß die flandrischen Behörden wohlunterrichtet waren, andererseits, daß die Formel der Wiederaufnahme sich weniger wegen ihrer Richtigkeit als wegen ihrer Nützlichkeit empfahl. Der Verlauf der hansischen Handelssperre gegen Flandern in den 50er Jahren erwies vollends, daß Kampens Politik auch nach der Aufnahme in die Hanse die alte geblieben war. Die Kamper übertraten nach Belieben die Sperre, kauften die verbotenen flandrischen Laken, um sie den Russen zuzuführen, gaben Holländer und Seeländer für Hansen aus und schädigten die hansische Politik nach Kräften. »Sie sind zur Unzeit in die Hanse gekommen«, lautete das Urteil des preußischen Gesandten aus Lübeck im Juni 1454³. Später hat Kampen namentlich im Verkehr mit Frankreich aus seiner Zugehörigkeit zur Hanse Nutzen gezogen.

Zu den am frühesten nachweisbaren Hansestädten des niederländischen Gebiets gehört auch Groningen. Groningen war von vornherein Hansestadt. Es erklärt schon 1358 Lübeck, daß »seine Vorfahren von alters seit Anbeginn die deutsche Hanse mit gehalten« hätten, daß es »bereit sei zu tun, was der deutschen Hanse zugehört«; es spricht daher seine Verwunderung aus, daß es von

¹ A. a. O., Nr. 608, § 30.

² H.R. II, 3, S. 278 u. Anm. 4; 7, S. 771 f.

³ A. a. O., 4, Nr. 279.

Lübeck nicht wie alle deutschen Städte eine Mitteilung von der gegen Flandern beschlossenen Handelssperre erhalten habe; trotzdem habe es sogleich seinen Kaufleuten den Verkehr mit Flandern untersagt¹. Hiernach ist an der hansischen Zugehörigkeit Groningens nicht zu zweifeln; die Unterlassung Lübecks erklärt sich wohl nur durch die Geringfügigkeit des damaligen Groninger Außenhandels². Die Stadt und ihr Handel treten in der Hanse sehr wenig hervor. 1400 wird in einer Versammlung in Stade, 1406 in einem Schreiben Deventers auf die Zugehörigkeit Groningens zur Hanse hingewiesen³. Auf der Rostocker Tagfahrt vom 3. Oktober 1422, die von wendischen und einigen pommerschen Städten besandt war, erhielt Lübeck Vollmacht, Groningen zu passender Zeit zum Besuch einer Tagfahrt aufzufordern, wo es »vor den Städten werben möge, ob die Städte es wieder empfangen und bei sich leiden wollten«⁴. Darin hat man eine Aufforderung an Groningen zur Werbung um Wiederaufnahme in die Hanse gesehen⁵. Doch ist die Erklärung nicht wahrscheinlich. Es ist nicht, wie sonst üblich, von einer Wiederaufnahme in die Hanse oder das Recht des Kaufmanns die Rede. Sowohl über einen Ausschluß aus der Hanse fehlen Nachrichten, wie über die weiteren Folgen des Beschlusses und eine Wiederaufnahme. Es handelt sich vielleicht um eine Entfremdung Groningens von den wendischen Städten infolge der Haltung der Stadt in den friesischen Streitigkeiten oder um eine bloße Drohung. 1428 heißt es wieder von Groningen, daß es Mitglied der Hanse sei⁶. Auch seit 1430 wird es in den Verzeichnissen der Hansestädte fast regelmäßig und an anderen Orten nicht selten genannt.

Eigenartig ist die Stellung Staverens an der Zuiderzee. Die Stadt stand zunächst außerhalb der Hanse. Im Jahre 1364 erhielt sie in Flandern ein Verkehrsprivileg für sich allein. Graf Ludwig III. gewährte den Kaufleuten von Staveren Sicherheit für ihren Handelsverkehr bis einen Monat nach Widerruf, sofern sie

¹ H.R. I, 1, Nr. 214.

² Meilink, S. 106.

³ H.R. I, 4, Nr. 632, § 11; 5, Nr. 317, § 11.

⁴ H.R. I, 7, Nr. 550, § 12.

⁵ So zuerst Koppmann, a. a. O., S. 342; danach Daenell, Blütezeit 2, S. 298; Meilink, S. 107.

⁶ HUB. 6, Nr. 743.

gebührenden Zoll zahlten und sich nichts zu Schulden kommen ließen¹. Hiernach war Staveren nicht hansisch. Es schied sich zwar bestimmt von den Friesen², nahm aber zur Hanse eine ähnliche Stellung ein wie Kampen. Der Vorschlag, den Staveren und Kampen 1383 den Hansestädten machten wegen Beteiligung an späterem Privilegienzuwachs der Hanse in Norwegen, Dänemark, Holland und Flandern, sowie die Antwort der Hansestädte, wurde oben besprochen³. In der Antwort der preußischen Städte auf diesen Antrag wird Staveren gar nicht erwähnt. Staveren blieb nichthansisch. Die Stadt wurde zwar wiederholt eingeladen und durch Gesandte vertreten auf Tagfahrten und bei gemeinsamen Verhandlungen der Städte, in Stralsund, Lübeck und sonst. Aber erst auf der Tagfahrt in Lüneburg vom April 1412 traten Gesandte Staverens mit der Werbung vor die Städte, »ab man sy lyden welde, sich mit der hense czu voreynen«, und der Bitte, »ab man si gutlichen mete innemen welde«⁴. Daß es sich um ein Gesuch um Aufnahme in die Hanse, nicht bloß, wie man gemeint hat⁵, um einen Ausgleich mit der Hanse handelte, dürfte kaum zu leugnen sein. Das unmittelbare Schicksal des Antrags ist unbekannt. Wir sehen, daß der Hochmeister und die preußischen Städte auf der Tagfahrt in Marienburg im Juli desselben Jahres den Beschluß faßten, den Angehörigen Staverens Sicherheit zu gewähren wegen des Schadens, den die Preußen ihretwegen erlitten hatten; die beiderseitigen Angehörigen sollten freien Verkehr genießen. Man bemühte sich, wie auch aus Staverens Schreiben an Hamburg vom Juni 1413 hervorgeht, die Beziehungen Staverens zu den Hansestädten friedlich zu erhalten⁶. Von der Hanse ist aber nicht die Rede. In welcher Weise sich damals oder in den folgenden Jahren das Verhältnis geändert hat, steht dahin. Im 14. Jahrhundert finden wir zum letzten Mal Vertreter Staverens auf städtischen Tagfahrten

¹ HUB. 4, Nr. 114.

² H.R. I, 3, Nr. 321, 322.

³ S. 545 ff.

⁴ H.R. I, 6, Nr. 68 A; die Nachricht ist nur in der Fassung A des Rezzesses und nur in einer (der Thorner) von den sieben Rezeßhandschriften erhalten.

⁵ Koppmann, a. a. O., S. 49.

⁶ H.R. I, 6, Nr. 97, § 2, 118, § 2, 120; HUB. 5, Nr. 1081.

im Jahre 1395 in Lübeck. Damals war Staveren sicher keine Hansestadt und die Teilnahme von Nichthansestädten an Tagfahrten der See- und Hansestädte eine häufige Erscheinung. Aus dem Jahre 1418 besitzen wir aber ein sicheres Zeugnis, daß die Hansestädte Staveren unter Berufung auf seine Zugehörigkeit zur Hanse zur Tagfahrt nach Lübeck einluden. In der Einladung war, wie aus Staverens Antwort erhellt, hingewiesen sowohl auf den hansischen Charakter der Tagfahrt, wie namentlich auf die Verpflichtung zur Besendung derselben, »denn wer die Hanse genießen wolle, müsse auch der Hanse gehorsam sein«. Hält man damit den Inhalt des Einladungsschreibens der Hansestädte zu derselben Tagfahrt an die nichthansische Stadt Zierikzee zusammen, worin die Hanse nicht erwähnt wird, so läßt sich nicht bezweifeln, daß die Hansestädte Staveren als Hansestadt betrachteten¹. Dasselbe Verhältnis dauerte während des ganzen 15. Jahrhunderts an. Staveren war Hansestadt und wird in den Listen und Zusammenstellungen der Hansestädte oft genannt. Es wird zu den Hansetagen eingeladen, hat freilich nur einen einzigen, den in Lübeck vom Juni 1434, besucht. Es erscheint unter den Städten, die 1474 den Utrechter Frieden mit England ratifizierten². Namentlich im Verkehr mit Frankreich kam ihm später seine Eigenschaft als Hansestadt zustatten. Lübeck selbst und die anderen Hansestädte bezeugten für Ludwig XI. von Frankreich 1480 Staverens Zugehörigkeit zur Hanse, die auch von den Nachfolgern Ludwigs anerkannt wurde³. 1518 wurde es auf der Tagfahrt in Lübeck nicht zugelassen, weil es nach Ausweis der Rezesse seit ungefähr 70 — richtiger 80 — Jahren keine Tagfahrt besucht habe⁴, blieb aber in der Hanse⁵.

Die friesischen Städte Hindelopen, Workum und Bolsward haben der Hanse nicht angehört. Hindelopen wird in der Zeit

¹ H.R. I, 6, Nr. 569, 570. Staveren bevollmächtigte damals die beiden nach Friesland bestimmten Gesandten König Sigmunds mit seiner Vertretung auf dem Lübecker Hansetag.

² H.R. II, 7, Nr. 149. 10.

³ HUB. 10, Nr. 832; 11, Nr. 113 u. sonst. Vgl. Heeringa, *Het oude Staveren*, S. 86 f., 95 f.

⁴ S. oben S. 254.

⁵ H.R. III, 8, Nr. 841, § 13.

des zweiten waldemarischen Krieges, namentlich in bezug auf Norwegen, unter den privilegierten Städten genannt, was für seine hansische Eigenschaft nichts beweist. Gelegentlich erscheint es in Verkehrsbeziehungen zu Norwegen, häufiger zur Ostsee, ohne daß sich eine Spur von engerer Verbindung mit der Hanse findet. Zur Zeit der Handelssperre gegen Flandern (1391) wurden in Danzig die Kaufleute von Hindelopen und Workum wie andere Nichthansen behandelt, die man zur Bürgerschaftsstellung für die Beobachtung der Sperre zwang¹. Wenn 1396 Staveren, Hindelopen und Workum von Kampen wegen der von der Lübecker Tagfahrt beschlossenen Rüstung gegen die Seeräuber — eine Angelegenheit, die in Deventers Kämmereirechnungen als »Sache von der deutschen Hanse« bezeichnet wird² — zu einer Tagfahrt mit den Hansestädten Deventer, Zütphen, Harderwijk und Elburg eingeladen wurden, so liegt darin keine Andeutung der Zugehörigkeit der erstgenannten Städte zur Hanse³. Wie mit Hindelopen stand es mit Workum und Bolsward. Nirgends zeigt sich ein Hinweis auf die Mitgliedschaft Workums in der Hanse. Auffallend ist die Einreihung Bolswards unter die Hansestädte in dem Entwurf der hansischen Tohopesate von 1494⁴. Offenbar lag ein Irrtum vor. Wohl schon damals, sicher in der Matrikel von 1506, die den Namen wiederholte, wurde er als nichthansisch unterstrichen. Trotzdem wurde Bolsward 1517 und 1518 von Köln als Hansestadt des Kölner Drittels aufgezählt und zum Besuch der beiden Lübecker Hansetage dieser Jahre aufgefordert⁵. Daraufhin sandte Bolsward zur Lübecker Tagfahrt vom Juni bis Juli 1518 einen Sekretär als Vertreter. Jetzt wurde der Irrtum erkannt. Man erklärte mit Recht, daß Bolsward nie hansisch gewesen sei und in Privilegien oder Rezessen nicht genannt werde. Allem Anschein nach war nur die versehentliche Erwähnung

¹ H.R. I, 4, Nr. 3.

² Oben S. 548.

³ H.R. I, 4, Nr. 338. Koppmann irrt, wenn er Workum hier »zum ersten Male als Hansestadt« erscheinen läßt. Workum war nie Hansestadt. Koppmanns Ansicht erklärt sich daraus, daß er Hindelopen, wegen dessen Privilegierung in Norwegen usw., für hansisch ansah.

⁴ S. S. 252.

⁵ H.R. III, 7, Nr. 22; 39, § 41; 73.

Bolswards unter den Hansestädten in die Tohopesate von 1494 (und 1506) die Ursache der Einladung Bolswards durch Köln. Der Vertreter Bolswards wurde abgewiesen mit der Erklärung, daß die Stadt nie in der Hanse gewesen sei¹; man bestimmte, daß die Stadt nicht mehr eingeladen werden sollte. Von der dem Gesandten mitgegebenen Vertröstung, über eine Zulassung der Stadt zur Hanse wolle man auf der nächsten Tagfahrt beraten, ist nicht mehr die Rede.

Dagegen traten im Gebiete der Grafschaft Geldern und des Bistums Utrecht während des 15. Jahrhunderts noch eine ganze Reihe kleinerer Hansestädte auf. Wiederholt werden sie als kleine Hansestädte bezeichnet. In der Unterschrift eines Schreibens der in Arnheim im März 1469 versammelten süderseeischen Städte erscheinen als anwesend Ratsgesandte von sechs genannten großen Städten »ind anderer cleynrer stede, vrunde van der Hense«. Arnheim und Zütffen gaben 1470 den Hansestädten die Erklärung, daß sie »ende die kleyne Hensestede onder ons belegen« die Beschlüsse der Hansestädte nach ihrem Vermögen halten wollten². Das von Köln aufgestellte Verzeichnis der kleinen westdeutschen Hansestädte von 1494 nennt für Geldern (und Utrecht) nur Tiel und Zaltbommel. Von diesen beiden Städten erscheint als Hansestadt zuerst Zaltbommel. Diese Stadt stellte am 4. April 1442 eine Urkunde aus, in der sie sich selbst als Hansestadt und unter der Hansestadt Nimwegen als ihrer Hauptstadt stehend bezeichnete. Sie verpflichtete sich, bei Reisen Nimwegens in hansischen Angelegenheiten ihren Anteil an den Kosten, der nach »redlicher Taxierung« festgestellt werde, unweigerlich zu bezahlen³. Beide Städte treten dann als Hansestädte auf in dem Entwurf der hansischen Tohopesate vom Oktober 1450, weiter im November 1451 auf der Tagfahrt der süderseeischen Hansestädte in Nimwegen, sodann auch auf der Tagfahrt derselben Städte im Juni des nächsten Jahres ebenfalls in Nimwegen⁴. Auch später werden sie nicht

¹ A. a. O., Nr. 108, §§ 22—26, 291, 292.

² H.R. II, 6, Nr. 158, 348.

³ Handvesten v. Nijmegen, S. 277. HUB. 7 (Manuskript).

⁴ H.R. II, 3, Nr. 652; 4, Nr. 39—41, 45, 87. S. oben S. 246 ff., wo noch andere Erwähnungen nachgewiesen sind; II, 5, Nr. 712, § 41; HUB. 8, Nr. 35 u. sonst.

selten als Hansestädte genannt¹. Gemeinhansische Tagfahrten haben sie nicht besandt. Ihre Kaufleute nahmen am hansischen Handel teil; Tiel am englischen Handel, in Antwerpen, im Ostseeverkehr²; Zaltbommel auf den brabantischen Märkten³. Beide stellten als Hansestädte im Schoßstreite zwischen Köln und dem Kontor zu Brügge 1468 Zertifikate zugunsten Kölns aus, die das Kontor mit Recht als wenig beweiskräftig bezeichnete⁴. Vielleicht ist in Geldern noch Hattem an der IJssel als kleine Hansestadt in Anspruch zu nehmen. Sie wurde 1451 von Arnheim mit Elburg und Harderwijk »wegen Angelegenheiten der Hanse« zu einer Versammlung nach Arnheim einberufen. Das ist aber die einzige Spur. Die Überlieferung Hattems enthält keine weiteren Hinweise⁵. Mit größerer Bestimmtheit lassen sich einige kleine Städte des Oberstiftes Utrecht als Hansestädte nachweisen. Doch sind auch hier die Nachrichten spärlich. Oldenzaal in Twente hat am 9. Mai 1474 den mit England in Utrecht geschlossenen Frieden ratifiziert⁶. Ommen und Hasselt, beide an der Vecht, wurden im April 1473 infolge eines Lübecker Schreibens, das zur Beteiligung an den bevorstehenden Friedensverhandlungen mit England unter Beihilfe der kleinen Nachbarstädte aufforderte⁷, von Deventer zu einer Tagfahrt in Zwolle eingeladen. Auf dieser Tagfahrt, auf der die kleinen Städte erschienen waren, fanden Besprechungen mit ihnen über die Bevollmächtigung und finanzielle Unterstützung der großen statt⁸. Beide Städte sind darnach als Hansestädte anzusehen.

Dagegen war die Hauptstadt Utrecht sicher keine Hansestadt. Das geht schon hervor aus einem mißglückten Versuch des deutschen Kaufmanns zu Brügge, die hansischen Privilegien auf einen Utrechter anzuwenden. Der Nachlaß eines in Brügge verstorbenen, aus Utrecht gebürtigen Bastards war nach Brügger Stadtrecht vom

¹ Z. B. H.R. III, 1, Nr. 564, § 4, 574, § 3; 2, Nr. 160, §§ 8, 9; 3, Nr. 669; 5, Nr. 177, § 6.

² Vgl. HUB. 8, Nr. 249, §§ 1, 2, Nr. 591, 889.

³ HUB. 8, Nr. 687, §§ 11, 12, 14, 17.

⁴ HUB. 8, Nr. 615, 671, § 123 f.

⁵ HUB. 8, Nr. 113 b, § 8 u. Anm. 9.

⁶ H.R. II, 7, Nr. 149, 8, Nr. 250, § 5, S. 391, Anm. 2.

⁷ H.R. II, 6, Nr. 644.

⁸ A. a. O., Nr. 664, §§ 5 u. 6.

Schultheißen für den Landesherrn in Anspruch genommen. Trotz des Einspruchs der Erben, den das Kontor unterstützte, wurden die Erben abgewiesen. Wäre Utrecht Hansestadt gewesen, so wäre nach den hansischen Privilegien auch das Bastardgut den Angehörigen zugefallen¹. Bei den Verhandlungen der Hanse mit den Engländern in Utrecht im Sommer 1451 bat Utrecht die hansischen Gesandten, die Stadt in die Hanse, in der sie vor Zeiten gewesen, wieder aufzunehmen; es wisse nicht, wie die Vorfahren aus der Hanse gekommen seien. Die Gemeinschaft, die man für frühere Zeit behauptete, lag sehr weit zurück und reichte schwerlich mehr in das 14. Jahrhundert hinein, geschweige denn in die hansische Zeit. Die Gesandten versprachen, das Gesuch den Städten vorzulegen. Über die weitere Behandlung des Gesuchs durch die Hansestädte schweigen aber die Quellen. Jedenfalls fand die Aufnahme niemals statt. Utrecht blieb außer der Hanse. Die Neuaufnahme einer größeren Stadt wie Utrecht war damals kaum mehr möglich.

Nicht zu den kleinen Hansestädten in Geldern, aber auch nicht zu den Hauptstädten des Landes rechnete man die Hansestädte Doesborg an der Ijssel und Venlo in Obergeldern. Über ihre Aufnahme ist nichts bekannt. Sie erscheinen erst spät als Hansestädte, Doesborg erst seit 1448, und zwar in den Kämmererechnungen Deventers. Mit den anderen größeren klevischen, geldrischen und utrechtischen Hansestädten wurde damals und in den nächsten Jahren auch Doesborg zu den Tagfahrten dieser Städte eingeladen². Im April 1452 ließ der Kaufmann zu Brügge den Rezeß der letzten Lübecker Tagfahrt durch Zütfen an Doesborg senden³. Seitdem wird es öfter als Hansestadt genannt, auch im hansischen Verkehr auf den großen Märkten Brabants⁴. Wesentlich später tritt Venlo als Hansestadt hervor. In dem oben erwähnten⁵ Streit zwischen geldrischen Kaufleuten und Kaufleuten aus Solingen und Elberfeld im Jahre 1468 erscheinen unter den ersteren auch Kaufleute von Venlo im Verkehr auf den Antwerpener

¹ HUB. 6, Nr. 456, mit Kunzes Bemerkung Anm. 2.

² H.R. II, 3, Nr. 413, § 4, 522, § 1, 609, § 2, 634, § 3; 4, Nr. 145, § 2, 208. HUB. 8, Nr. 339 b, §§ 2 u. 3.

³ HUB. 8, Nr. 135.

⁴ HUB. 8, Nr. 687, §§ 13—15, 33.

⁵ S. 532.

Märkten, ohne daß die Parteien die Hilfe des hansischen Kontors in Anspruch genommen hätten¹. Erst 1487 wird Venlo als Hansestadt genannt. Damals wurde es von Nimwegen in hansischer Sache zur Tagfahrt eingeladen und zahlte einen Beitrag zu den Kosten der nach Lübeck reisenden Gesandten »vur unser stat tax«, erteilte aber den Ratssendeboten Zütfens und Arnheims nur eine recht beschränkte Vollmacht². Im Mai 1517 beklagte es sich bei Köln, daß es nicht zum Hansetage nach Lübeck geladen sei, da es doch früher gleich den anderen Städten einberufen sei, seit langen Jahren zur Hanse gehört und die hansischen Freiheiten gebraucht, auch seinen Beitrag bezahlt habe; einen Monat später wünschte es, daß die kölnischen Gesandten auf dem Hansetag erklären sollten, Venlo habe stets zur Hanse gehört. Köln erwiderte mit der Aufforderung, Venlo möge sich an den Hansetag selbst wenden. An Versammlungen der Städte des Kölner Drittels hat es teilgenommen, zu den großen hansischen Tagfahrten sollte es nach dem Beschluß des Lübecker Hansetags von Mitte 1518 nicht geladen werden³.

Endlich ist der oft besprochenen⁴ Beziehungen Dinants im Bistum Lüttich zur Hanse zu gedenken. Die seit früher Zeit nachweisbare Zugehörigkeit der Dinanter Kaufleute zur deutschen Hanse in London war vielleicht begründet in lokalen Zufälligkeiten⁵. Nur in England waren die Dinanter hansisch. Dem entsprach die Stellung der Stadt zur Hanse. Zwar unterlagen die Dinanter Kaufleute, da sie zum Recht des Kaufmanns zu London gehörten,

¹ HUB. 8, Nr. 464.

² H.R. III, 2, Nr. 93, §§ 1 u. 3; 97; 160, § 8.

³ H.R. III, 7, Nr. 26, 35, 74, 79, § 1, 87, § 1, 108, § 292. Schevichaven, *Bijdrage tot de geschiedenis van d. handel van Gelre voor 1400 en zijn betrekking tot de Hanze, Bijdragen en Mededelingen der Ver. Gelre*, D. 13. S. 126 bezeichnet Lochem als Hansestadt, sogar mit Berufung auf hansische Rezesse von 1430, 1450 usw. Tatsächlich fehlt jeder Beweis dafür. Sch. S. 43 (S. 114 nicht wiederholt), nennt außerdem unter den kleinen Städten, von denen das oben S. 556 erwähnte Schreiben der Tagfahrt zu Arnheim vom 21. März 1469 spricht, auch Doetinchem. Ich finde auch das in den Quellen nicht bestätigt. Vgl. H.R. II, 6, Nr. 158; HUB. 9, Nr. 617 e, §§ 1 u. 2.

⁴ Vgl. besonders Pirenne, *Hist. de la constitution de la ville de Dinant*, S. 99 ff.

⁵ S. Karl Engel oben S. 472.

auch den hansischen Statuten, z. B. über Raubgut¹. Aber die Stadt wurde nicht als hansisch angesehen; sie ist, sagten die Gesandten des Londoner Kontors 1465 in Hamburg, »nicht in der Hanse«. Nach der Zerstörung Dinants durch Karl den Kühnen von Burgund gestatteten die Hansestädte den nach Huy übergesiedelten Dinantern unter gewissem Vorbehalten den weiteren Genuß der hansischen Privilegien in England auf zwanzig Jahre. Nach dem Wiederaufbau der Stadt sollten die Dinanter so bald wie möglich wieder nach Dinant übersiedeln und sich auch wieder nach Dinant nennen. Der Zweck der vorsichtigen Bestimmung war, die Übertragung der hansischen Privilegien in England auf andere Städte und das Hineindrängen der Kaufleute anderer, namentlich wallonischer Städte während jener Frist an Stelle der Dinanter oder mit ihnen in die Genossenschaft und deren Rechte in London zu verhindern. Die Ausnahmestellung der Dinanter sollte in keiner Weise modifiziert werden. Versuche zur Mitbeteiligung an anderen hansischen Rechten, außer in England, haben die Dinanter, soviel man sieht, nicht gemacht. Die Stadt ist von den Hansestädten zu Tagfahrten nicht eingeladen worden und erscheint auch nicht in den Listen und Zusammenstellungen der Hansestädte².

¹ HUB. 6, Nr. 393.

² Nachträglich sei zu S. 549 hinzugefügt, daß eine Zugehörigkeit Kampens zur Hanse auch nicht gefolgert werden kann aus der Zusammenstellung Kampens mit den Hansestädten Hamburg, Bremen, Stralsund, Lübeck, Greifswald, Rostock und Wismar in einem Teil eines englischen Aktenstücks über die hansisch-englischen Verhandlungen seit 1403, der die von anderer Hand herrührende Überschrift: *Nunc de civitatibus de Hansa* trägt, Kunze, Hanseakten a. England Nr. 316, S. 221 f., § 26. In den Einzelklagen der Hansestädte Nr. 329—350 fehlt Kampen. Die Sonderstellung Kampens erhellt vielmehr auch hier aus anderen, offenbar ebenfalls willkürlichen Formulierungen derselben englischen Akten: *malefactores, de quibus illi de Prucia, Livonia et de Hansa, Holandia, Selandia et Campe . . . conqueruntur*, Nr. 316, S. 218, § 10 e; ebenso Nr. 304 von 1407: *hominibus de Prucia, Livonia, Hansa, Campe, Holand et Seland*. Auch sonst liegt in den Hanseakten kein Einzelzeugnis für die Zugehörigkeit Kampens zur Hanse in England vor, auch nicht in Nr. 210, 211, 235, 247, da es sich hier um einen Kamper Schiffer handelt, der allem Anschein nach preußisches Gut führte; vgl. auch Nr. 243. Vgl. Meilink, S. 252, Anm. 4.

XI.

Die deutschen Handwerker in Bergen.

Von

Friedrich Techen.

Vor kurzem hat B. E. Bendixen ein Buch über die deutschen Handwerker auf norwegischem Boden im Mittelalter erscheinen lassen¹.

Er führt einleitungsweise aus, wodurch der deutsche Kaufmann und der deutsche Handwerker in Norwegen das Übergewicht über die Eingeborenen erlangt und Jahrhunderte lang festgehalten haben und wie durch Zusammenschluß und Cölibat ihr Aufgehen in das fremde Volkstum verhindert ist (S. 1—8). Einer Übersicht über die Organisation der Handwerksämter und ihre Stellung in den deutschen Städten (S. 9—12) folgt eine Darstellung der norwegischen Gesetzgebung über das Handwerk (besonders Preistaxen) und eine Untersuchung über die Benennung der Handwerker mit Schlüssen daraus über ihre Herkunft (S. 13—26). Nachdem so der Grund gelegt ist, wird in chronologischer Folge mit den Jahren 1300 und 1560 als Anfangs- und Endpunkten und den Jahren 1380, 1450, 1481 als Einschnitten erläuternd ausgebreitet, was den Quellen über die deutschen Handwerker zu Bergen zu entnehmen ist. Den Schluß bildet die Auflösung der Ämter durch Christoph Walkendorf. Eingeschoben sind zwei Kapitel über die Sitze der deutschen Handwerker zu Bergen, über das Siegel der Schuhmacher und über die deutschen Handwerker

¹ B. E. Bendixen, De tyske haandverkere paa norsk grund i middelalderen. Videnskapsselskapets Skrifter. II. Hist.-filos. Klasse 1911. Nr. 2. Utgit for H. A. Benneches fond. Kristiania i kommission hos Jacob Dybwad 1912. IV und 169 S. Gr. 8. 6 Kr. 20 Öre.

zu Oslo (Christiania), Tunsberg und Nidaros (Drontheim) bis um das Jahr 1440 (S. 48—55, 56—62). Das wenige, was wir sonst über die Handwerker in diesen Städten wissen, ist an geeigneten Stellen eingereiht. Anhangsweise sind die Spiele der Handwerker behandelt (S. 153—161) und die durch königliche Verordnungen festgesetzten Taxen für die Arbeiten zusammengestellt (S. 162—166). Mit einer Übersicht über die benutzte Literatur (S. 167—169) schließt das Buch.

Man kann Bendixen das Zeugnis nicht versagen, daß er die Quellen so gut wie vollständig herangezogen hat. Dagegen hat ihm das ältere Niederdeutsche doch große Schwierigkeiten gemacht, und es sind daher nicht ganz wenige noch unbedeutende Mißverständnisse zu verzeichnen¹. Auch eine gewisse Flüchtigkeit ist nicht zu verkennen, die sich besonders in den Anmerkungen zeigt². Mehrfach begegnen falsche

¹ S. 33 denkt B. bei aldbötters (Altflicker) im HUB. II, Nr. 495 § 6 an ældbötters (Ofenheizer), womit natürlich nichts anzufangen ist. In schult edder in unshult (HUB. IV, Nr. 658 § 4 heißt »in Forderungen oder bar«, nicht »Schulden vom Besitz abgezogen« (S. 45). De dar neget bi lichte, de schall an dessen veer kopsteden nicht schoe maken (HUB. V, Nr. 1054 § 2) heißt, wer bei Licht näht, soll in den 4 Kaufstädten keine Schuhe machen, während B. S. 69 bei negen an das nordische negte (leugnen) denkt und daraufhin den Sinn völlig verfehlt. Außerdem wird der Text in der Anm. durchaus entstellt. Die dabei vorgeschlagene Änderung ist nicht nur unnötig, sondern sogar falsch. Ebd. § 31 ist fordedingen nicht vorladen vor Gericht (S. 71), sondern verteidigen. HR. II, 7, Nr. 528 § 17 heißt »noch lovenafftige lude« nicht »noch lebende Leute« (S. 84), sondern »genügend glaubwürdige Leute«. S. 111 ist »uthghenomet« (namentlich) verwechselt mit »uthghenomen« (für »Inslande« ist dort HUB. VIII, S. 26 § 1 Z. 3 von unten »im lande« zu lesen). Böse Mißverständnisse sind bei der Wiedergabe von HR. III, 1 Nr. 64 auf S. 121 und 122 untergelaufen. Ich gebe übrigens nur eine Auswahl des Bemerkten und schließe alles aus, was sich nicht kurz abmachen läßt.

² Auf S. 41 wird aus HUB. IV, Nr. 339 ein Schluß für Bergen gezogen, der wegen Nr. 338 nicht zulässig ist, es sei denn, daß nachgewiesen würde, daß diese Urkunde falsch ist. — S. 41 Anm. 2 I. 339 statt 337. S. 54 HR. II, 7, Nr. 273 statt II, Nr. 273. S. 92 Anm. 3 ist für HR. II, 3, Nr. 288 § 16 vielleicht S. 137 Anm. 1 gemeint. S. 105 Anm. 2 I. HUB. VIII, Nr. 42 statt 72. S. 106 Anm. 1 HR. II, 3 statt III, II, 7, statt VII; ebenso Anm. 2. S. 113 Anm. 2 HR. II, 4, Nr. 586 statt II, Nr. 586 usw.

Daten¹, und einmal ist durch Übersehen eines Druck- oder Schreibfehlers in den HR. Verwirrung entstanden².

Ergänzungen zu der Untersuchung namentlich in Hinsicht auf das norwegische Handwerk in den älteren Zeiten und in den kleineren Städten, auch außer Oslo, Tunsberg und Drontheim gibt die Besprechung Alexander Bugges in der Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte 10 (S. 512—520).

Anstatt einzelnes zurechtzurücken, ziehe ich es vor auf Grund der Arbeiten von Bendixen und Bugge unter stetem Zurückgreifen auf die hansischen Veröffentlichungen in Kürze das Wichtigste zusammenzustellen, was wir von den deutschen Handwerkern in Bergen wissen. Denn die Überlieferung von den anderen norwegischen Städten gibt im Grunde nur abgerissene Notizen her.

Die Benennung der Handwerker im Altnordischen hat mehr unter englischem als unter deutschem Einfluß gestanden. Sicher sind aus Deutschland nur skraddarar (Schröder, Schneider) und sverðsliparar bezogen, während sutari für Schuhmacher doch wahrscheinlicher von England gekommen ist.

Wann sich die ersten deutschen Handwerker in Norwegen niedergelassen haben, ist nicht bekannt. Das erste Zeugnis fällt nach Bugge um das Jahr 1200. Umfangreicher muß die Einwanderung in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts geworden sein. Dabei ist des Anmerkens wert, daß 1282 neben norwegischen sniddarar deutsche skraddere erscheinen³, beides Schneider. Im Anfange des folgenden Jahrhunderts waren die deutschen Schuhmacher in Oslo schon so stark, daß sie die norwegischen und die verheirateten eingewanderten Gewerbsgenossen aus des Königs Hofe dort vertreiben konnten, deren Wiedereinsetzung erst von König Hakon V. angeordnet werden mußte (1304 Mai 31)⁴. Wenige Jahre darauf verweigerten die deutschen Schuhmacher zu Bergen dem Bischofe den Zehnten und leisteten erbitterten Wider-

¹ So 1331 statt 1330 auf S. 42 und 48, falsche Tagesdaten auf S. 33 und 92, September für November auf S. 139.

² HR. II, 7, Nr. 528 gehört zu 1451, ist S. 97 und sonst für das Jahr 1450 verwendet. William Christensen und Stein haben besser aufgemerkt.

³ Bendixen S. 162, 163.

⁴ HUB. II, Nr. 51.

stand, ehe sie 1311 durch Richterspruch zur Zahlung verurteilt wurden¹. Dann ist eine Urkunde von 1330 November 23 erhalten², wonach K. Magnus von Norwegen und Schweden ihnen seinen Hof Wogsbotten vermietete und dabei verbot, daß kein Schuhmacher außer Altflickern in Bergen anderswo wohnen sollte³. Die Schuhmacher sollten 44 Gewaffnete stellen und dabei immer von den beiden, die zusammen in einer Bude hausten, je einer daheimbleiben. Mag nun im übrigen damals nur ein schon bestehendes Mietsverhältnis erneuert sein⁴, so wird man doch die wichtigen Einzelheiten einer früheren Zeit nicht zuschreiben können.

Das Vordringen der anderen deutschen Handwerker in Bergen scheint sich weder gleich rasch noch gleich wuchtig vollzogen zu haben. Doch werden als Bewohner der Schröder-, Goldschmiede- und Pelzerstraße, die 1398, 1410, 1401 zuerst belegt sind⁵, damals schon die betreffenden deutschen Handwerker anzusehen sein. Denn im Jahre 1412 urkunden »wii schomaker gemenlich, de vossammelt werre van den veer straten tho Bargaen«⁶. Hier sind wie öfter die dortigen deutschen Handwerker nach dem wichtigsten und führenden Handwerk benannt. Die Schuhmacherstraße (Wogsbotten) aber war die vierte neben den drei vorhin genannten. Dabei ist die Frage, ob diese mit der jetzigen Skostræde, ehemals Sutarastreti, gleichzusetzen ist (Bendixen) oder nur in ihrer Nähe gelegen hat (Bugge). Eng damit ist eine andere verknüpft. An zwei von den deutschen Schuhmachern zu Bergen ausgestellten Vollmachten von 1451⁷ und 1474⁸ hängt ein Siegel mit der Umschrift »s. af sutarastreti bergvin«, auf das zuerst Mantels 1862 in seiner Abhandlung über den Pfundzoll aufmerksam ge-

¹ HUB. II, Nr. 193.

² HUB. II, Nr. 495. Die Interpunktion ist in §§ 1, 2 und 8 berichtigt in Norges gamle love anden række I, S. 263, 265.

³ Dies ausschließliche Privileg ward 1372 erneuert. HUB. IV, Nr. 423.

⁴ Vgl. HUB. II, Nr. 144.

⁵ Bendixen S. 50, 51.

⁶ HUB. V, Nr. 1054.

⁷ Lüb. UB. IX, Nr. 59; HR. II, 7, Nr. 529.

⁸ HR. II, 7, Nr. 273.

macht hat¹. Harry Fett hat 1903 in seinen Studier over middelalderens norske sigiller es für die norwegischen Schuhmacher der Sutarastreti in Anspruch genommen, von denen es auf die Deutschen übergegangen sei². Derselben Meinung ist Bugge, während Bendixen nicht an das Bestehen eines norwegischen Amtes glaubt und das Siegel als für die Deutschen gestochen ansieht. Einigkeit ist nur darüber, daß der Stempel dem 14. Jahrhundert angehört. Mir scheint es weit weniger wahrscheinlich, daß die norwegischen Schuhmacher ein Siegel geführt haben und daß dies auf die Deutschen übergegangen sein sollte, als daß diesen von einem norwegischen Siegelstecher ein Siegel mit der für die Besteller allerdings sehr auffallenden Umschrift geliefert ist. Mietsverträge führt Bendixen für die Höfe der deutschen Schneider von 1444, der Pelzer von 1486, der Tuchscherer von 1541 an³. Die letzten werden hier und früher klipper, sonst auch skärer oder ofverskärer genannt. Die Erklärung ergibt sich einwandfrei aus den von Bendixen mitgeteilten Taxen. Im Jahre 1447 werden als deutsche Ämter genannt: Bäcker, Barbieri, Schuhmacher, Pelzer, Schneider, Goldschmiede⁴. 1478 schreibt Lübeck an Amtmeister und Amtgesellen der Schomakerstrate, der Schroderstrate, der Schiinstrate (Pelzerstraße), der Goltmedestrade, an overschererer (Lakenscherer), Bäcker und alle anderen Ämter zu Bergen⁵. 1497 begegnen Schuhmacher, Schneider, Goldschmiede, Bäcker, Barbieri⁶. Von den 5 Ämtern ist 1557 die Rede⁷. Um die Mitte des 15. Jahrhunderts klagten die Norweger, daß die ausländischen Handwerker die anderen, die bei Stadtrecht bleiben wollten, hinderten ihr Gewerbe in der Stadt zu treiben⁸. Ebenso 1477, daß kein Hand-

¹ S. 18, jetzt in seinen Beiträgen zur Lübisoh-hansischen Geschichte S. 261.

² Ich berichte nach Bendixen, ohne die Studier gesehen zu haben.

³ S. 86, 131, 142.

⁴ HR. II, 3, Nr. 309 § 13.

⁵ HR. III, 1, Nr. 115.

⁶ Bendixen S. 133.

⁷ Yngvar Nielsen, Bergen S. 296.

⁸ Hans. Geschichtsbl. Jahrg. 1900 S. 150. Daß das Stück in engster Beziehung zu HR. II, 3, Nr. 312 steht, hat Christensen, Unionskongerne og Hansestädterne S. 127 Anm. 4 nachgewiesen. Bendixen pflichtet ihm mit Recht bei (S. 90, 91).

werker in Bergen sein Geschäft ausüben könne, wenn er nicht zur Hanse gehörte¹. Dem entspricht es, daß norwegische Handwerker nur noch vereinzelt in den Urkunden erscheinen². Ebenso sind nichtdeutsche fremde Handwerker spärlich bezeugt³. Als 1393 Ratssendeboten von Deventer, Zütfen und Harderwijk in Lübeck auf einem Hansetage wegen Aufnahme ihrer Handwerker in die Ämter zu Bergen anhielten, bekamen sie eine ausweichende Antwort⁴. Dabei waren Kaufleute von dort und einigen anderen süderseeischen Städten fast die einzigen aus der Hanse, die neben denen aus den wendischen Städten Bergen besuchten. Wodurch es den Deutschen gelungen ist, so völlig das Übergewicht über die einheimischen Handwerker zu gewinnen⁵, läßt sich nur vermuten. Zum Teil wird es die gelieferte Arbeit gewesen sein, mehr aber wohl die durch die Organisation ermöglichte Ausbildung und vervollkommnete Arbeitsweise. Über die Stärke der deutschen Ämter zu Bergen stehn wenigstens einige Zahlen zu Gebote. Schon der oben angeführte Mietsvertrag der Schuhmacher von 1330 gestattet einen Schluß, 1451 werden ihrer 63 namhaft gemacht⁶. Um das Jahr 1550⁷ verzeichnete man 36 Schuhbuden mit mindestens je 2 Bewohnern, 8 Schneiderbuden zu je 3 Mann, 2 Tuschschererbuden zu je 2 Mann, 4 Goldschmiedebuden mit je 2 Mann und einem Jungen, 4 Pelzerbuden zu je 2 Mann, 3 Backhäuser mit je 3 Mann, 2 Barbiererbuden zu je 2 Mann und 2 Jungen. Das gibt ohne die Jungen 129 Mann⁸. Außerdem waren auf der deutschen Brücke 2 Schraubenmacher und 1 Glasmeister⁹.

¹ HR. III, 1, Nr. 60 § 18.

² Ein norwegischer Goldschmid ist noch 1360—70 bezeugt, dann erst wieder ein solcher gegen Ende des 15. Jahrhunderts. Bendixen S. 51, 133.

³ 1341 ein schottischer Schneider, Bendixen S. 35.

⁴ HR. I, 4, Nr. 152.

⁵ In den anderen norwegischen Städten haben sich die Einheimischen etwas mehr behauptet, Bugge S. 519.

⁶ HUB. VIII, Nr. 42 § 32.

⁷ Doch wohl 1559. S. S. 567 oben.

⁸ 1558 Apr. 29 schlug der königliche Vogt zu Bergen die Handwerker auf wohl 250 Mann an. Yngvar Nielsen, Bergen S. 301 Anm. 2. Auch ein Beispiel für den damaligen Zahlensinn.

⁹ Bendixen S. 148.

1559 Februar 11 zogen unter Walkendorfs Druck aus Bergen weg 24 Schuhmacher, 23 Schneider, 3 Goldschmiede, 1 Tuchscherer, 6 Bäcker, 2 Kürschner = 59 Mann¹.

Anfangs haben die deutschen Handwerker unter norwegischem Rechte gestanden. Das bezeugt unzweifelhaft der Vertrag des Königs mit den Schuhmachern vom Jahre 1330. Aber im Jahre 1379 stellten sich diese unter den deutschen Kaufmann², der dort vor 10 Jahren seine ersten Statuten erhalten hatte³. Sie wollten, wenn über neue Ordnungen zu beschließen wäre, dazu 12 Kaufleute zuziehen, von denen 6 nicht auf ihrer Straße gewesen wären, 6 aber ehemals ihnen angehört hätten. Auch die Aburteilung über die gröberen Vergehungen sollten jene haben. Wer mehr als 25 Schilling Grote in Norwegen hätte, sollte nicht in ihre Straße aufgenommen werden, wer aber außer einiger Kleidung und gewissem Hausrat in Forderungen oder in bar 5 Pfund Grote hätte, die Straße räumen. Über den Besitz sollte zweimal im Jahre abgerechnet werden. Bei den Ämtern sollte niemand eintreten dürfen, den nicht der Kaufmann zu seinem Rechte zulassen wollte. Wer die Straße verließ, sollte ein Jahr lang Bergen fern bleiben.

Wenn hier ganz im Gegensatz zu den Amtsrollen der deutschen Städte, die vielfach von den neuen Amtsmeistern den Nachweis eines Mindestbesitzes fordern, der zulässige Besitz der deutschen Schuhmacher zu Bergen nach oben abgegrenzt ist, so kann das nur den Sinn haben, daß es ihnen unmöglich gemacht oder erschwert werden sollte sich auf den Handel zu legen und mit dem Kaufmann in Wettbewerb zu treten. Auch sollten sie nicht sofort nach Aufgabe ihres Geschäftes auf die deutsche Brücke übersiedeln, sondern erst nach Verlauf eines Jahres. Daß aber der Kaufmann auf der Brücke sich vielfach von den Straßen her ergänzte, zeigt die Vorschrift über die zwölf Obmänner vom

¹ Yngvar Nielsen, Bergen S. 301.

² HUB. IV, Nr. 658. Noch 1369 berücksichtigten die Statuten für das Kontor nur Kaufmann und Schiffer. HR. I, 1, Nr. 511. Allerdings nennen auch die von 1412 (HR. I, 6, Nr. 70) nur diese, nicht auch die Ämter.

³ HR. I, 1, Nr. 511. Begründet sein mag das Kontor um 1350.

Kontor. Dabei muß es auch geblieben sein, da noch 1475 die Zwölf nach denselben Grundsätzen zu wählen sind¹.

Im Jahre 1408 Dezember 4 ward der Vertrag von 1379 dahin abgeändert, daß die Grenze für den Besitz, mit dem sich ein Schuhmacher in Bergen ansässig machen konnte, von 25 Schillingen Grote auf 22 Mark erhöht ward². Teurer sollten auch die Buden nicht verkauft werden dürfen. Früher angekommene sollten vor neu zuziehenden den Vorzug haben. Die ehemals verlangte Karenzzeit einjähriger Abwesenheit ließ der Kaufmann friedenshalber nach.

Allerdings sind von norwegischer Seite weder der Anspruch auf die Gerichtsbarkeit über noch auf die Abgaben und Leistungen von den deutschen Handwerkern aufgegeben³. Aber diese werden sich nach Kräften widersetzt haben. Abtrünnigen spielten sie übel mit⁴. Ein anderes Gesicht bekam die Sache, als Olaf Nielsson Vogt zu Bergen geworden war. Damals ward es Ernst mit dem Versuche, die deutschen Handwerker wieder unter das Stadtrecht zu zwingen und sie wieder zu allerhand außer Übung gekommenen Leistungen zu nötigen. Der Vogt trieb sie durch Forderung schwerer Geldstrafe und Arbeitsverbote wegen ihres Ungehorsams so in die Enge⁵, daß der Kaufmann viel glaubte erreicht zu haben, als er einen Vergleich vermittelte, wonach jener sich mit der Zahlung von 400 Arnheimschen Gulden zufrieden gab⁶. Da die Handwerker nicht bei Kasse waren, schoß der Kaufmann das Geld vor, nachdem er sich der Einwilligung dieser versichert hatte. Erstattet ist ihm nichts, und die Mahnung darum hat den bald darauf ausbrechenden Zwist zwischen Kaufmann und Ämtern nur verschärft. Wahrscheinlich doch auf Antrieb Nielssons verlieh nämlich K. Christian den Schuhmachern zu Bergen 1450 September 9 unter Bestätigung ihrer älteren Privilegien das Recht des Handels gleich

¹ HR. II, 7, Nr. 278 § 1.

² HUB. IV, Nr. 859. Der Vertrag ist in später Abschrift erhalten. Es muß § 1 Z. 3 nikamen für inkamen gelesen und Z. 4 das eingeschobene mark gestrichen werden.

³ Vgl. Bendixen S. 29 (1306), 30 (1313), 36 (1344), 72 (1415); HUB. IV, Nr. 338 (1370), Nr. 725 (1381). Für die spätere Zeit vgl. weiter unten.

⁴ Vgl. Bendixen S. 74, 75 (um 1440).

⁵ Vgl. 1443 Mai 19 HR. II, 7, Nr. 474. 1443 Aug. 15 Bendixen S. 81; HR. II, 3, Nr. 309; 7, Nr. 528 § 17; HUB. VIII, S. 27 § 5.

⁶ Vgl. HR. II, 7, Nr. 528 §§ 17, 18; HUB. VIII, S. 27 § 5.

Bürgern¹, während sie bisher nur zu eigenem Bedarf hatten kaufen dürfen. Dagegen stellte er sie unter die Gerichtsbarkeit seines Amtmanns und verpflichtete sie zu gleichen Leistungen wie die Bürger.

Das war der Anfang eines heftigen Streites zwischen dem deutschen Kaufmann und den Schuhmachern, auf deren Seite mit der Zeit auch die andern Ämter traten, nachdem sie sich zuerst zum Kaufmanne gehalten hatten². Denn der Kaufmann, gegen dessen Warnung und Verbot die Schuhmacher das königliche Privileg angenommen und vielleicht sich darum bemüht hatten, wollte keineswegs gutwillig seine Gerichtsbarkeit über die zahlreichen Handwerker aufgeben und sich seine Stellung in Bergen schwächen lassen, ebensowenig den Ämtern gestatten, Handel zu treiben. Er wandte sich 1451 Mai 1 klagend an die Städte³. Diese zogen zunächst die Sache vermittelnd hin, verpflichteten aber die Schuhmacher, dem Kaufmanne beizustehn und ihm nicht zuwider zu handeln⁴. Im Jahre 1458 bestimmten sie dann, daß auch Schiffer und Handwerker zu Bergen, die in die Hanse gehörten, Beschlüssen unterworfen seien, die der Kaufmann zum allgemeinen Besten faßte, und daß sie ebenso wie der Kaufmann Schoß zu zahlen hätten⁵. Hierauf ist es in unserer Überlieferung lange still⁶. Dann erhob der Kaufmann 1473 Oktober 16 neue Klage in dem von Lübeck nach Bergen zurückverwiesenen Streit⁷, woran jetzt auch die Schneider und die andern Ämter beteiligt sind⁸. Nach längeren Verhandlungen⁹ ward die Sache 1475 Januar 24 teils verglichen,

¹ Bendixen S. 101; Christensen, Unionskongerne og hansestæderne S. 191.

² HUB. VIII, Nr. 42 I § 28, III § 7.

³ HR. II, 7, Nr. 528 (irrtümlich als 1450 Mai 1), 529, 530. Dazu HUB. VIII, Nr. 42 (hier ist auf S. 20 § 4 Z. 3 v. u. zu interpungiren bref darmede; S. 28 § 6 Mitte ghegheven. Scholen uthwysen?).

⁴ HUB. VIII, Nr. 145.

⁵ HR. II, 4, Nr. 586 §§ 8, 4. § 7 bezieht sich auf HR. I, 6, Nr. 70 und nicht, wie Bendixen S. 113 anzunehmen scheint, auf HUB. V, Nr. 1054. Die Handwerker sind darin nicht genannt.

⁶ Vgl. jedoch HR. II, 7, Nr. 539.

⁷ HR. II, 7, Nr. 175.

⁸ HR. II, 7, Nr. 274, 278.

⁹ HR. II, 7, Nr. 181 § 11, Nr. 272—275.

teils entschieden¹, fast ganz der Eingabe des Kaufmanns entsprechend². Vor allem, es sollten die Verträge von 1379 und 1408 gehalten werden und zwölf Kaufleute zu den Morgensprachen der Schuhmacher kommen. Das 1450 von dem Könige den Schuhmachern erteilte Privileg sollte nur als Bestätigung ihrer alten Rechte gelten und keine Wirkung zum Schaden des Kaufmanns haben. Vielmehr ward der Handel der Ämter aufs äußerste eingeschränkt. Andererseits sollte sich der Kaufmann auf der Brücke keinen Schneider halten. Wer sein Handwerk aufgegeben hatte, sollte es nach alter Gewohnheit in Bergen nur im Falle der Verarmung wieder aufnehmen können, auf die Brücke aber zum Kaufmann erst übergeln dürfen, nachdem er zuvor weggesegelt wäre. Ihre Streitigkeiten untereinander sollten die Ämter allein abmachen dürfen, sonst der Gerichtsbarkeit des Kaufmanns unterstehn. Alle Jahr sollten die Älterleute der Handwerker zweimal vor dem Kaufmanne bei ihren wahren Worten bekräftigen, daß sie dem nachgelebt hätten.

Bei diesem Entscheide ist es im wesentlichen geblieben. Freilich wollten sich die Schuhmacher und Schneider zuerst noch nicht fügen³, und es mußte nochmals in Lübeck 1476 Juli 16 ein Schiedspruch teils älteres Recht bestätigen, teils streitig gewordene Nebenpunkte auslegen⁴. Am folgenden Tage verwies Lübeck eine Klage von fünf abgeschiedenen Schuhmachern gegen das Amt zu Bergen vor den Kaufmann. Es sollte, wer sich dessen Entscheidung nicht fügen wollte, von der Straße verwiesen und nicht mehr mit des Kaufmanns Recht geschützt werden⁵. Wie es scheint, im Verlaufe dieses Klageverfahrens⁶ wies der Kaufmann die bisherigen Führer

¹ HR. II, 7, Nr. 278.

² HR. II, 7, Nr. 336.

³ Klage über Konspiration 1475 Okt. 9 HR. II, 7, Nr. 310. Weiter Nr. 333—335.

⁴ HR. II, 7, Nr. 378. Der Kaufmann soll weder Schneider noch Schuhmacher, Bäcker, Goldschmiede, Pelzer oder andere Handwerker auf der Brücke halten.

⁵ HUB. X, Nr. 499. Dies wichtige Stück hat Bendixen übersehen. Vgl. Nr. 501; HR. III, 1, Nr. 181 § 2.

⁶ Bendixen ist sich darüber nicht klar geworden. S. 121 begegnet ihm ein grobes Mißverständnis.

der Schuhmacher nebst einigen Genossen¹ aus Bergen fort. Sie wandten sich an den König um Hülfe², der sich auch bereitwillig ihrer annahm. Aber in den Verhandlungen zu Kopenhagen ward im August 1477 doch nichts weiter durchgesetzt, als daß die Verwiesenen Geleit erhielten, bis sie vor des Königs nach Bergen zu entsendenden Räten ihre Behauptungen beweisen könnten³. Als jedoch die königlichen Räte in Bergen erschienen, ward ihnen, wie der König 1478 April 16 klagte, vom Kaufmanne trotzig geantwortet, des Kaufmanns Worte und Vorsatz sollten bei Kraft bleiben, und nicht die des Königs⁴. Lübeck suchte zu beschwichtigen⁵. In den Verhandlungen, die die Städte untereinander vor der Besendung des von K. Christian zu Kopenhagen für den August anberaumten Tages pflogen, stellte es sich heraus, daß in diesem Streitfalle nicht nur der Kaufmann, sondern auch die Schuhmacher deren früheren Führern gegenüberstanden⁶. Dem Verlangen des Königs, daß die Ämter zu Bergen unter seinen dortigen Vögten stehn sollten⁷, wollten sich die Städte widersetzen und für die Aufrechterhaltung der Verbindung von Kaufmann und Ämtern eintreten⁸. Das taten sie denn auch im September des Jahres zu Kopenhagen⁹. Sie beriefen sich darauf, daß nach den Privilegien alle Hansen, die mit dem Kaufmanne in das Land kämen, der Hanse Privilegien genießen sollten¹⁰, die Schuhmacher und die andern Ämter aber wären Leute der Hanse, mit dem Kaufmanne ins Land gekommen und seit langen Jahren unter und bei diesem gewesen. Dabei möge man sie nach löblicher Gewohnheit und Freiheit lassen. Nachdem noch die Bevollmächtigten des Kaufmanns auf die Klage über Ver-

¹ Namen HR. III, 1, Nr. 64.

² Vor 1477 Juli 16 HR. III, 1, Nr. 44, 60 § 21.

³ HR. III, 1, Nr. 64.

⁴ HR. III, 1, Nr. 99.

⁵ HR. III, 1, Nr. 100.

⁶ HR. III, 1, Nr. 104 § 18.

⁷ HR. III, 1, Nr. 104 § 6. Vgl. § 2.

⁸ HR. III, 1, Nr. 115.

⁹ HR. III, 1, Nr. 152 § 37.

¹⁰ Ein solches Privileg habe ich nicht auffinden können. Die Behauptung mag sich auf Herkommen begründet haben. Allenfalls würde HUB. IV, Nr. 549 bei sehr laxer Auslegung eine gewisse Unterlage dafür bieten.

kürzung in Gerichtsgefällen und Vergewaltigung der Norweger¹ erwidert hatten², antwortete der König, der sich vorher überaus bitter und gram gegen die Bergenfahrer gezeigt hatte³, daß man sine undersaten unvorweldiget lete, de stede unde kopman solden by eren privilegien gerne gelaten werden⁴. Das ward von beiden Teilen angenommen⁵. Nachträglich verlangte der König noch, daß man die vier vertriebenen Schuhmacher wieder zu ihrem Gute in Bergen kommen lasse; sonst sei alles umsonst⁶. Die endgültige Entscheidung, die ohne Mitwirkung der nicht zur Stelle befindlichen norwegischen Reichsräte nicht möglich sei, ward vertagt, bis der König um Anfang Mai 1479 nach Bergen kommen oder eine ansehnliche Gesandtschaft dorthin abordnen würde⁷. Solange sollte es mit den Schuhmachern und Ämtern und allen Neuerungen, die der Anlaß zu der Zwietracht gewesen seien, in friedlichem Bestande bleiben; ebenso mit den Bauern und allen, die Bergen besuchten, so daß sie friedlich miteinander Handel treiben könnten. Hernach ward jener Tag vom Mai bis Anfang Juli verschoben⁸, aber in letzter Stunde, als die Ratssendeboten unterwegs oder wegefertig waren⁹, vom Könige wegen zu später Jahreszeit abgekündigt¹⁰. Es ist nie dazu gekommen und K. Christian im Mai 1481 darüber weggestorben. Namentlich ist der Streit über die Gerichtsbarkeit über die Handwerker unausgetragen geblieben, bis Christoph Walkendorf nach mehr als einem halben Jahrhundert durchgriff.

Noch einmal haben 1481 Juni 15 die Ämter und der Kaufmann einander vor Lübeck verklagt, daß je der andere Teil dem

¹ HR. III, 1, Nr. 152 § 36.

² HR. III, 1, Nr. 152 § 38.

³ HR. III, 1, Nr. 155, 152 § 13. Schon in Nr. 152 § 36 wich er zurück und lenkte ein.

⁴ HR. III, 1, Nr. 152 § 41.

⁵ HR. III, 1, Nr. 152 § 43. Vgl. Nr. 153.

⁶ HR. III, 1, Nr. 152 § 44.

⁷ HR. III, 1, Nr. 153.

⁸ HR. III, 1, Nr. 187. Vgl. Nr. 179 § 26.

⁹ HR. III, 1, Nr. 181 (Instruktion Lübecks. Es will an der Unterordnung der Ämter unter den Kaufmann mit Berufung auf die Privilegien festhalten. Mißlinge der Beweis, so solle man sehen, wie man am besten dabei verführe), 182.

¹⁰ R. III, 1, Nr. 190.

Entscheide von 1475 nicht nachlebe, indem der Kaufmann die Ämter zu Eiden zwingen wollte, wo Versicherung bei wahren Worten vorgeschrieben war, die Ämter sich beschwerten, daß der Kaufmann auch ihre Streitigkeiten untereinander vor sich ziehen wollte, der Kaufmann aber klagte, daß das Gegenteil nur die Urteile gelten ließe, die ihm günstig wären, und sonst zum königlichen Vogte liefe¹. Darauf haben die Städte beschlossen, es bei der Entscheidung von 1475 zu belassen², und den Kaufmann angewiesen, sich mit der Versicherung bei wahren Worten zu begnügen³. Die Antwort an die Ämter ist nicht erhalten.

Danach scheint eine Beruhigung eingetreten zu sein. Wohl klagte der Kaufmann 1487, daß die Ämter ihm, obgleich er viel Last von ihnen habe, nirgend zu Hülfe kämen⁴. Das geht aber offenbar auf gewünschte Zahlungen, die man doch Bedenken getragen haben wird, nachdrücklich von den Handwerkern zu fordern, um sie nicht den Norwegern in die Arme zu treiben. Denn diese wollten jene immer noch gern zu sich herüber ziehen⁵, wie sie stets die Forderung aufrecht erhielten, daß sie unter norwegischem Rechte zu stehn hätten⁶. Der Entwurf zu einem Privileg K. Friedrichs für die Bergenfahrer von 1524 mit der Bestimmung, daß die Ämter unter den Kaufmann gestellt werden⁷, ist sicher nicht angenommen, vielmehr hat der König 1528 in einer Urkunde für Bergen alle Handwerker dort, inländische und ausländische, norwegischem Gesetz und Stadtrecht unterworfen⁸. Denselben Standpunkt hat sein Nachfolger bei einer späteren Privilegienbestätigung festgehalten⁹. Durchgesetzt wird das aber kaum sein. Denn als 1525 wieder einmal der Kaufmann klagte, daß Ämter

¹ HR. III, 1, Nr. 327, 328.

² HR. III, 1, Nr. 334 § 40.

³ HR. III, 1, 337.

⁴ HR. III, 2, Nr. 160 § 151. Vgl. §§ 161, 176.

⁵ HR. III, 2, Nr. 160 § 151.

⁶ HR. III, 6, Nr. 614 § 1. Vgl. Nr. 613 § 3; 9, Nr. 737 § 6 (1514). Nur 1507 hatte K. Christian zugestanden, daß die Kontorischen einstweilen bis zu anderer Verordnung ihre Amtleute, Goldschmiede, Schneider, Böttcher behalten möchten, HR. III, 5, Nr. 290.

⁷ HR. III, 8, Nr. 851.

⁸ HR. III, 9, Nr. 459.

⁹ Bendixen S. 143.

und Kaufgesellen gegen ihn handelten (gegen den kopman handelende), ermächtigten ihn die Städte diejenigen, die sich darin ungebührlich verhielten, aus der Hanse auszuschließen und nach Gebühr zu bestrafen¹. An dem Überfall auf die Schotten 1523 in der Nacht vom 8. zum 9. November waren ebenso wie der Kaufmann auch die Handwerker beteiligt². Auch sonst hielten um diese Zeit die Ämter zum Kaufmann. Die Schuhmacher entzogen sich der Waffenschau vor dem königlichen Amtmann und erklärten ebenso wie die andern Ämter unter des Kaufmanns Schutz und Leitung stehn zu wollen³. Noch 1554 wollte der Kaufmann nicht zugeben, daß die Ämter unter Stadtrecht stünden, die Schuhmacher aber ließen das Wort fallen, ihre Privilegien seien auf ihre Fäuste geschrieben⁴. Wenige Jahre darauf wurden sie doch von Christoph Walkendorf unter das norwegische Recht gezwungen, und wer sich nicht fügen wollte, genötigt Bergen zu verlassen (1559 Februar 11)⁵.

Untergraben war ihre Stellung schon längst, da sie es auf die Dauer nicht vermocht hatten, Handwerker andern Stammes von Bergen auszuschließen oder niederzuhalten. Es ist anzunehmen, daß von den zahlreichen Handwerkern, Norwegern, Dänen, Holländern und Schotten, die Jorgen Hansen 1516–1521 auf dem Schlosse beschäftigte⁶, nicht ganz wenige zurückgeblieben sein werden. Unter den 1523 überfallenen Schotten war sicher ein Barbier, vielleicht auch ein Tischler und Schlachter und mehrere Schneider⁷. Alle diese betrieben neben ihrem Handwerk auch Handelsgeschäfte. Möglicherweise übte auch der Stadtvogt Severin Offwersker⁸ das Handwerk eines Tuchscherers aus, nach dem er benannt war.

¹ HR. III, 9, Nr. 131 § 151.

² HR. III, 9, Nr. 482 § 1. Das Datum ist in der Anmerkung zu § 3 falsch aufgelöst.

³ Bendixen S. 140. Da das Norske magazin mir nicht zur Hand ist, kann ich mir über die Überlieferung kein Urteil bilden. So weit mir die Lage der Dinge bekannt ist, würde gegen das von Nicolaysen angefochtene, von Bendixen verteidigte Jahr 1526 für diese Erklärung nicht das mindeste einzuwenden sein. Im Gegenteil.

⁴ Bendixen S. 143.

⁵ Yngvar Nielsen, Bergen S. 297–301; Bendixen S. 145–148.

⁶ Bendixen S. 137, 138.

⁷ HR. III, 9, Nr. 482 §§ 11, 6, 16, Nr. 449.

⁸ HR. III, 9, Nr. 480; Bendixen S. 139.

Noch im Jahre 1509 hatten die Schuhmacher ihre Straße vor König Christian II. gesperrt¹. 1558 mußten sie sich verpflichten, sie künftig offenzuhalten und nicht die Wache am Durchgange zu hindern².

Die 1559 Zurückgebliebenen werden sich bald mit Norwegerinnen verheiratet haben, wie es das Privileg der Stadt Bergen von 1528 für Bürger gewordene Ausländer geradezu verlangte³. Das war den Handwerkern verboten gewesen, so lange sie unter des Kaufmanns Recht standen. Und diese Ehelosigkeit war das wirksamste Mittel gewesen, die Deutschen in den auswärtigen Niederlassungen ihrem Volkstum zu erhalten. Als Forderung ist sie zuerst für die Malmöfahrer 1329 bezeugt⁴, sie ist aber schon die Voraussetzung für den oben erwähnten Zusammenstoß der Deutschen und Einheimischen in Oslo im Jahre 1304. Im Jahre 1372 klagte der Kaufmann zu Bergen, daß sich einzelne dort verheirateten⁵. Ein Verbot der Verehelichung bestand 1379 für England⁶. Verheiratete Kaufleute fand man in Flandern 1425 wenig brauchbar zu Ältereuten⁷. Deshalb untersagte man dort 1434 dem Kaufmann zu heiraten⁸. Allgemein ist das Verbot für die auf den hansischen Kontoren Verkehrenden ausgesprochen 1498⁹.

Über die innere Organisation der deutschen Handwerker zu Bergen wissen wir äußerst wenig. Nur Eine Ordnung ist auf uns gekommen, diejenige, die die Ämter dort mit dem Kaufmann 1412 vor allem für die Schuhmacher und mit gewisser Gültigkeit auch für die in Oslo, Tunsberg und Drontheim vereinbart haben¹⁰. Die meisten Bestimmungen zielen darauf ab, den Frieden zu bewahren, andere beschäftigen sich mit den Unzuträglichkeiten, die daraus

¹ Bendixen S. 134.

² Yngvar Nielsen, Bergen S. 297.

³ HR. III, 9, Nr. 459.

⁴ HUB. II, Nr. 486 § 6; Daenell, Blütezeit der Hanse, II, S. 407 Anm. 4.

⁵ HR. I, 2, Nr. 41 § 2. Vgl. Bugge S. 518.

⁶ HR. I, 2, Nr. 210 § 8, 4.

⁷ HR. I, 7, Nr. 773 § 6, Nr. 774 B § 4.

⁸ HR. II, 1, Nr. 321 § 18. Stein, Beiträge zur Geschichte der deutschen Hanse S. 122.

⁹ HR. III, 4, Nr. 79 §§ 86, 87.

¹⁰ HUB. V, Nr. 1054.

erwachsen mußten, daß je zwei in einer Bude, wie es üblich war¹, gemeinsam ihr Geschäft betrieben. Durch andere sollten Gläubiger gesichert oder Verschwendung verhütet werden. So sollte kein neu Zugezogener außerhalb schlafen, solange ein Kaufmann Geld in seiner Bude hätte, und keiner nach der Nocturn Krüge besuchen, solange er noch kein volles Recht auf seine Bude hätte². Endlich war den Schuhmachern Arbeit bei Licht untersagt und gemeinsamer Einkauf von Kalk und Borke vorgeschrieben. Das Recht an Bude, Einrichtung und Geschäft, das der Abziehende abstand, der Zuziehende übernahm, ging unter dem Namen eventur³. 1330 hatte der König den Schuhmachern einen Hauptmann über den Wogsbotten gesetzt, daneben erscheinen als Vertreter der Genossenschaft damals zwei Meisterleute⁴. Dagegen steht 1379 an ihrer Spitze sechs Mann, die halbjährlich wechseln⁵. Diese sechs »Hauptleute« werden noch 1450 genannt⁶, im Jahre 1475 wird ihnen zuerst die Bezeichnung Älterleute zugelegt⁷. Wegen der Spiele, denen sich jeder unterziehen mußte, der in die Ämter eintreten wollte, und die noch ein Teil roher waren als die bekannteren des Kaufmanns, sei auf Bendixen verwiesen.

Die Meisterleute⁸ der Ämter, die sich zum Kaufmann hielten, mußten Brüder der 1397 gestifteten Gilde S. Katharinen und S. Dorotheen sein⁹. Im Jahre 1497 ist eine Schützengesellschaft der Schuhmacher, Schneider, Goldschmiede, Bäcker und Barbieri bezeugt, die nach einem Papageien schossen¹⁰.

¹ Schon 1330, HUB. II, Nr. 495. Noch um 1550, Bendixen S. 148.

² de wile dat he up dem vorgelde sit § 21. Was bedeutet aber dat lot beden in § 8? Im Wort- und Sachregister zu Norges gamle love anden række I fehlt die Stelle.

³ HR. II, 7, Nr. 278 § 5; Bendixen S. 148.

⁴ HUB. II, Nr. 495 §§ 7, 8.

⁵ HUB. IV, Nr. 658 § 6.

⁶ HUB. VIII, Nr. 42 II § 1.

⁷ HR. II, 7, Nr. 278 § 1.

⁸ D. h. Meister, nicht mehr Vorsteher der Organisation.

⁹ HUB. V, Nr. 296.

¹⁰ Bendixen S. 133.

XII.

Kleinere Mitteilungen.

I.

Zur historischen Geographie von Nordalbingien.

Von

Wilhelm Ohnesorge.

Im Jahrgang 1912 der Hansischen Geschichtsblätter unterzieht A. Rudloff meine Arbeit über »Ausbreitung und Ende der Slawen zwischen Niederelbe und Oder« einer Besprechung, die zwar recht umfangreich ausgefallen ist (S. 304–319), die aber über die Fragen, auf die ich hingewiesen und die ich zu fördern gesucht hatte, nichts neues bringt als die dankenswerte Feststellung, daß der dominus Nicolaus der Urkunde von 1224 der Obotritenfürst Nikolaus von Gadebusch ist, sowie die recht fragliche Vermutung, daß der Hinricus Cernetin der Urkunde von 1337 sich nach der mecklenburgischen Stadt Zarrentin genannt habe. In beiden Fällen handelt es sich um Mecklenburgisches, und daß der Rezensent in der mecklenburgischen Geschichte wohlbewandert ist, unterliegt für mich keinem Zweifel. Meine Arbeit behandelt indessen der Hauptsache nach Fragen aus der holsteinschen, lübischen und lauenburgischen Wendenzeit. Für dieses Gebiet verrät aber der Rezensent so wenig Verständnis und wiederholt eine so bedenkliche Unkenntnis der hier vorliegenden Probleme, daß die Folgerung nahe liegt, Rudloffs Ausführungen verdienen über die Gebiete außerhalb der blau-gelb-roten Grenzpfähle nicht die Beachtung, die ihnen mit Recht geschenkt wird, wenn sich Rudloff über Fragen der mecklenburgischen Geschichte verbreitet. Jene Unkenntnis verrät sich namentlich in Fragen der historischen Geographie, um die es sich in meiner Arbeit größtenteils handelt.

1.

So bezeichnet Rudloff Alt-Lübeck als den zeitweiligen »Hauptort ganz Wagriens«, obwohl ein Blick in die Chroniken Adams von Bremen, Helmolds, der nordelbischen Sachsen und wie sonst die Quellen der historischen Geographie Nordalbingiens heißen, den Rezensenten hätte belehren müssen: »De houetstat der Wagerwende was de stat Oldenborch«, von deren Bedeutung als der Hauptstadt Wagriens Adam so bemerkenswerte Züge zu erzählen weiß und die wir noch nach der Zerstörung Alt-Lübecks als Sitz des letzten Wagirnfürsten und als immer von neuem erstrebtes Beuteziel seitens der Dänen bei Helmold erwähnt finden.

Wohl war Alt-Lübeck in den 45 Jahren von 1093—1138 der Sitz des Fürstenhauses, das im äußersten Nordwesten der von den Slawen bewohnten Länder ein größeres Reich gegründet und von dessen Mitgliedern Heinrich sogar den Königtitel erhalten hatte, aber diese aus den vier Fürsten Heinrich, Zwentepolch, Zwinike und Pribizlav bestehende Fürstenreihe, die Nachkommen des bekannten Slawenfürsten Gottschalk, der seinerseits in der alten Mecklenburg residiert zu haben scheint, waren niemals Fürsten bloß von Wagrien, sondern mindestens der Wagiren und Polaben, die ersten auch Fürsten der Obotriten, der Kycinen, der Circipanen und der benachbarten Stämme: selbst noch Pribizlav war bis zu der deutschen Okkupation, die in der Zeit zwischen 1138—1143 begann, also so lange, als Alt-Lübeck existiert hat, Fürst der Wagiren und Polaben.

Die Hauptstadt dieses ganzen, größeren Nordwestlawenreichs war »zeitweilig« Alt-Lübeck, aber niemals die Hauptstadt Wagriens, die nach wie vor Oldenburg und zwar immer nur Oldenburg gewesen ist, wie Ratzeburg diejenige Polabiens¹.

2.

Mit diesem Irrtum hängt ein zweiter eng zusammen. Ich hatte angeregt, den Begriff Slavia einmal einer historisch-geogra-

¹ Den ausführlichen Nachweis, daß Alt-Lübeck zwar der locus capitalis Slaviae, aber niemals der locus capitalis Wagriae gewesen ist, habe ich in einem neuen »Beitrag zur historischen Geographie Nordalbingiens« aus den Quellen zusammengestellt in der Zeitschrift des historischen Vereins für Niedersachsen, Jahrg. 1912, Heft 4.

phischen Untersuchung zu unterziehen. Wie so manchen nur aus seiner Unkenntnis nordalbingischer Verhältnisse erklärbaren Vorwurf macht mir der Rezensent auch den: »Unverständlich ist, welche Erwartungen der Verfasser an die Lösung der Aufgabe knüpft, der Entwicklung, Ausgestaltung und dem Ende des geographischen Begriffes Slavia in Norddeutschland einmal nachzugehen; es dürfte dabei schwerlich etwas herauskommen, was nicht ohnehin schon bekannt ist.« Dieser merkwürdige Vorwurf wird nur begreiflich, wenn man den Begriff Slavia fälschlich lediglich auf Mecklenburg und Pommern bezieht. Aber ich hatte deutlich genug dargelegt, wie wechselvoll in seiner Ausdehnung dieser Begriff gebraucht wird, wie, was der Rezensent entweder übersehen oder nicht verstanden hat, speziell das eben erwähnte, in Alt-Lübeck residierende Fürstengeschlecht sein die Inseln Fehmarn und Poel, ferner Wagrien, Polabien, Mecklenburg, vorübergehend auch noch weitere Gebiete umfassende Reich offiziell als Slavia bezeichnet haben muß, da Alt-Lübeck un- urkundlich bald als castrum Lubece in Slauonia, bald als locus capitalis Slaviae, bald — bei Adam, Scholion 95 — als die civitas Sclavorum entgegentritt.

Auch derjenige Fürst, der zwischen Zvinike und Pribislav über dies nordwestliche Slawenreich herrscht, und zwar, wie der Slawenkönig Heinrich, mit dem Königtitel begabt, Herzog Knut Laward von Schleswig, wird bei Helmold als Inhaber des principatus Slavorum bezeichnet. Offenbar entspricht damals Slavia räumlich dem Obotritenland im weiteren Sinne aus der Karolingerzeit, denn Helmold erzählt in demselben cap. 49, in welchem er von der Übertragung des principatus Slavorum auf Knut berichtet, Kaiser Lothar habe — etwa um 1128 — Knut die Königskrone aufs Haupt gesetzt, ut esset rex Obotritorum. —

Damals schwankt der Begriff Slavia fast alle Jahrzehnte: umfaßte er unter König Heinrich (1093—1127) Wagrien, Lauenburg, Mecklenburg, Vorpommern, Rügen, ferner Völker der Lutizen, wie das Land der Brizanen, Stoderanen, Linoger oder Lingonen und anderer Stämme bis hin zu den Polen; unter Knut (1128—1131) nur das oben erwähnte Land der Obotriten im weiteren Sinne, unter Pribizlav (1131—1138) vollends nur Wagrien und Polabien, so verstand man 20 bis 50 Jahre später meistens

bald Mecklenburg, bald Pommern, bald beide Länder, dann, zur Zeit der Dänenherrschaft, wieder einen größeren Länderkomplex unter Slavia.

Sowohl die zeitliche als auch die räumliche Umgrenzung dieses Begriffes, den, wie erwähnt, die zu Alt-Lübeck, etwa um 1093—1138, residierenden Slawenfürsten gebraucht haben müssen, ehe er von den mecklenburgischen, pommerschen, dänischen Fürsten angenommen wurde, bedarf einer gründlichen Untersuchung, da der Begriff Slavia von den Sachsenkaisern bis zum Ende des Mittelalters in seiner Ausdehnung wechselnd angewandt wird. —

3.

Noch stärker muß es befremden, wie es möglich war, daß Rudloff behaupten konnte, ich hätte »die Südwestgrenze des Slawenlandes«, die »Grafschaft Dannenberg«, »in dem ganzen Buche nur einmal gelegentlich in einem Zitat erwähnt (II, 120)«, da ich von der Gegend der Grafschaft Dannenberg in meinen Untersuchungen ausgehe und der Ausbreitung der Slawen in diesem Gebiete nicht weniger als 25 Seiten widme (I, S. 115—139), allerdings nicht bloß der Grafschaft Dannenberg, sondern auch ihrer Nachbarschaft: dem ganzen von den Slawen einst okkupierten Teile der Provinz Hannover und der Altmark, also dem links-elbischen Besitz der Slawen im alten Herzogtum Sachsen.

Sollte es dem Rezensenten wirklich unbekannt sein, daß die Grafschaften Dannenberg und Lüchow — denn auch die Grafschaft Lüchow gehört in diesen Zusammenhang — das hannoversche Wendland bildeten, daß ich daher, wenn ich z. B. I, S. 123 von der »Besiedelung des hannoverschen Wendlandes und der Altmark durch die Slawen« spreche, implicite auch von der Grafschaft Dannenberg rede?

4.

So irreführend die bisher besprochenen Behauptungen Rudloffs sind, so konfus und unberechtigt ist das, was er gegen meine Ausführungen über die zwölf Gaue Wagriens anführt, eine Kritik, die sich namentlich gegen meine Darlegungen über Lage und Ausdehnung des pagus Falderensis und des pagus Plunensis richtet.

Der Rezensent übersieht vollständig, daß diese Untersuchungen wegen des überraschend mageren Materials von Nachrichten sowohl

wie wegen des Umstandes, daß auf diesem Gebiete keine Vorarbeiten vorlagen¹, überaus schwierig waren. Wenn Rudloff demgegenüber behauptet, daß die Schwierigkeiten der von mir behandelten Probleme von mir »nicht hinreichend gewürdigt werden« (S. 315), so zeugt solche Behauptung von einer beneidenswerten Schnelligkeit und Sicherheit des Urteils. — Weil das vorliegende Material gar so spröde und dürftig war, habe ich mir, zumal ich damals Wittes Arbeit über Mecklenburg noch nicht gelesen hatte, wenn mir auch ihre Ergebnisse bekannt waren, erst selber eine Methode ausbilden müssen, um Aufschluß über Anzahl und Lage der wagrischen Gaue zu gewinnen. Ich habe zu diesem Zwecke alle möglichen historischen Quellen, geographischen Wahrnehmungen, kulturhistorischen, namentlich landwirtschaftlichen Umstände herangezogen: z. B. die Bauart der Siedelungen, die Bonität des Bodens, die Quellennachrichten über den slawischen Pflug, das slawische Ackermaß, die slawischen Abgaben sowie namentlich auch die Namen und sprachlichen Erscheinungen. Wenn die sorgfältige Berücksichtigung aller dieser Momente ein zuverlässiges Ergebnis zu zeitigen nicht vermochte, so begnügte ich mich mit Vermutungen, die ich aber nicht als Dogma oder als Tatsachen hinstellte, sondern ausdrücklich als Hypothesen charakterisierte. »Künstliche Konstruktionen« (S. 308), d. h. doch wohl das Ergebnis nackter Phantasie, habe ich peinlich zu vermeiden gesucht; ob mir trotzdem innerhalb der 404 Seiten des Buches die eine oder andere dogmatische Behauptung untergelaufen ist, möchte ich nicht als absolut sicher in Abrede stellen: jedenfalls hat Rudloffs 16 Seiten lange Besprechung auch nicht eine einzige derartige »künstliche Konstruktion« aufzudecken vermocht. Vielmehr glaube ich mich davor gehütet zu haben, eine Vermutung auszusprechen, für die ich nicht irgendeinen Umstand anzuführen vermochte. Liegen die Verhältnisse so, daß zu einer Gewißheit nicht zu gelangen ist, so wird man das Streben doch wohl gelten lassen dürfen, möglichst scharf nach Nebenumständen auszuspähen, die bisher unberücksichtigt geblieben sind, um so zu Vermutungen

¹ v. Schröder führt zwar auch die Gaue Wagriens an, aber nur 11 und zwar ohne jeden Quellennachweis, so daß die von ihm geleistete Arbeit für meine Untersuchungen nutzlos war und von neuem ausgeführt werden mußte, vgl. weiter unten unter Nr. 8 und Anm. 1 auf S. 592.

zu gelangen, die andere dann zu neuen Gedankengängen anregen und schließlich vielleicht zur sicheren Entdeckung der Wahrheit führen.

Ähnlich bin ich auch bei der schwierigen Frage nach der Ausdehnung des pagus Plunensis vorgegangen. Wie weit der durch die Quellen bezeugte Plöner Gau gen Nordwesten reichte, ließ sich ebenso wenig feststellen, wie die Frage, ob das Gebiet von Kiel und Umgebung, eine Landschaft, die noch zu Anfang des 13. Jahrhunderts slawisch war, eine besondere slawische Zupanie gebildet hat oder noch zu der östlich liegenden terra Lutilenburgensis = dem Lütjenburger Gau, oder dem südöstlich liegenden pagus Plunensis, oder den südlich liegenden campestria Zuentineveld oder dem südwestlich liegenden pagus Falderensis gehörte, denn diese vier wagrischen Gaue umzogen im Halbkreis von Nordost gen Südwest die Kieler Landschaft.

Wenn unter diesen Umständen Rudloff zu schreiben vermochte: »Rätselhaft ist mir ferner, wie zugleich mit Faldera Suentineveld und auch Plön als an Holstein grenzende Zupanien bezeichnet werden können«, — »da der Verfasser selbst I 295 das Kirchdorf Gr.-Flintbeck, dessen Kirchspiel nach v. Schröder bis nahe an Kiel heranreicht, zu Faldera rechnet, so würden durch diesen Gau alle anderen slawischen Zupanien von Holstein nahezu abgeschnitten sein« —, so beweist dieser wunderliche Einwurf nur, daß Rudloff sich die geographischen und historischen Verhältnisse nicht vergegenwärtigt. Denn bildete, wie es höchst wahrscheinlich ist, die Kieler Landschaft nicht einen besonderen wagrischen Gau, so mußte sie zu einem der genannten vier Gaue, wahrscheinlich zum Plöner gehören, und dann würde außer dem pagus Falderensis auch der pagus Plunensis, eben mit der Kieler Landschaft, und zwischen beiden wohl auch der Gau, den Helmold als die campestria Zuentineveld, das Swentinefeld bezeichnet, an Holstein gegrenzt haben.

Rudloff richtet diesen klaren Verhältnissen gegenüber nur Verwirrung an, wenn er erwähnt, das Kirchspiel Groß-Flintbek reiche bis nahe an Kiel heran, denn das gilt von der Gegenwart. In der in meiner Arbeit besprochenen Zeit gehörte Groß-Flintbek vielmehr zum Kirchspiel Neumünster, sodaß damals weder ein Kirchspiel Groß-Flintbek vorhanden war, noch vollends gar bis

»nahe an Kiel« reichte. Vielmehr wird man Groß-Flintbek als den nördlichsten Punkt der ältesten Diözese Neumünster oder Faldera ansehen müssen. Dann aber befand sich im Nordwesten Wagriens, nördlich von Groß-Flintbek, noch eine 20 bzw. 35 km lange Strecke, an der, wie oben ausgeführt, die Gaue Zuentineveld und Plön an Holstein grenzen mußten, wenn diese 20—35 km lange Strecke, d. h. die Kieler Landschaft, nicht etwa einen besonderen wagrigen Gau bildete, der dann seinerseits, anstelle der Gaue Zuentineveld und Plön, auf dieser 35 km langen Strecke, nördlich vom Gau Neumünster, an Holstein begrenzt haben würde.

Denn es liegt Groß-Flintbek in der Luftlinie vom heutigen Holtenau noch 20, vom Bülker Leuchtturm 35 km entfernt. Andererseits war Groß-Flintbek, wie dem Rezensenten aus meiner Arbeit bekannt sein mußte, bis 1223 nach Neumünster eingepfarrt. Es ist also nicht richtig, daß, wenn man Groß-Flintbek zum alten Gau Faldera-Neumünster rechnet »durch diesen Gau alle anderen slawischen Zupanien von Holstein nahezu abgeschnitten« gewesen sein würden. Rätselhaft ist hierbei nichts als der Mut des Rezensenten, mit dem er sich über geographische Verhältnisse kritisierend ausläßt, die ihm nicht vertraut sind.

5.

Ebenso steht es mit der unmittelbaren Fortsetzung seiner ab sprechenden Kritik: »Vervollständigt wird die Verwirrung für den Leser dadurch, daß die nach Helmold den Holtsaten eingeräumte *occidentalis plaga Segeberg* — vermutlich ein Teil Wagriens, auf keinen Fall (!) aber identisch mit dem Gau Faldera — dem *pagus Falderensis* gleichgestellt wird, welchen die Holsteiner erst 1143 empfangen hätten!« Auch bezüglich dieses *pagus Falderensis* ist alles, was ich dargelegt habe, geographisch klar und außerdem durchweg auf geschichtlichen Quellenangaben aufgebaut, welche über keine der zwölf wagrigen Zupanien so viel zu melden wissen, wie über den westlichsten aller Gaue Wagriens, den alten *pagus Falderensis*. »Verwirrung« entsteht allein und wird nunmehr »vervollständigt« durch die mangelhafte geographische und geschichtliche Orientierung des Rezensenten, die ihn unfähig macht, sich von der Teilung des Gebietes zwischen Neumünster und Kiel eine Anschauung zu bilden.

Ein Blick auf die Karte würde Rudloff bewiesen haben, daß eben die »den Holtsaten eingeräumte *occidentalis plaga Segeberg*« tatsächlich der *pagus Falderensis* ist. — Die Stadt Segeberg reicht im Westen mit ihren letzten Häusern gerade bis an die Trave heran, so daß man unter der *occidentalis plaga Segeberg* unmöglich etwas anderes als das Land westlich von der Trave verstehen kann. Dies Land westlich von der Trave ist aber eben der alte *pagus Neumünster*: liegt doch die Kirche von Faldera-Neumünster nordwestlich von der Trave bei Segeberg, in der Luftlinie nur 21 km entfernt, sowie das bis 1223 nach Faldera eingepfarrte Groß-Flintbek 19 km nordöstlich von Faldera entfernt lag. Im ganzen 12. und 13. Jahrhundert gravitierte dieses Gebiet zwischen Trave und Schwale, die *occidentalis plaga Segeberg*, nach Neumünster, dessen Stift einen Teil dieses Gebietes besaß.

Ursprünglich gehörte dieser westlich von der Obertrave liegende Gau, heute die Mitte des Herzogtums Holstein, zu Holstein, wie schon die von mir nachgewiesenen alten deutschen *Nomina geographica* beweisen, die sich aus der vorlawischen Zeit durch die Slawenzeit hindurch bis in die nachlawische Zeit gerettet haben, wie namentlich der Ortsname Wippendorf, der alte Name für Faldern-Neumünster. Zur Zeit des siegreichen Vordringens der Slawen, also wohl nach der großen slawischen Reaktion von 1066 unter Cruto, dehnten sich aber hier die Slawen bis Nortorf, ja noch weiter aus, so daß wir hier vor Beginn der deutschen Okkupation von 1143 einen mehrfach bezeugten, besonders weit ausgedehnten wagrischen Grenzgau finden, eben den *pagus Falderensis*, der bei der wiederum einsetzenden Christianisierung dem wagrischen Bistum untergestellt und erst später mit dem holsteinischen Bistum, dem Hamburger Stift, vereinigt wurde.

Damals, als der vorher wagrische Gau wieder mit Holstein verbunden worden war, wurde die *Visio Godescalci* zu Neumünster geschrieben. Es beweist mithin abermals die Unkenntnis der hier nur angedeuteten Verhältnisse, wenn Rudloff behauptet: »In der *Visio Godescalci* sei die Gegend nordwestlich von Neumünster, das Kirchspiel Nortorf, von der *provincia Wagria* ausgeschlossen«, ebenso wie die Behauptung, es finde sich hier ein Widerspruch »mit anderen Stellen« meines Buches, nur die mangelhafte Kenntnis Rudloffs von der Quellenliteratur verrät. Weil ich von der Zeit,

für welche die alte Wippendorfer Holzkirche erwähnt wird, als von einer Periode gesprochen habe, in welcher der pagus Falderensis noch von Holsteinern bewohnt war, soll ich mich in Widerspruch gesetzt haben zu meinem an anderer Stelle ausgeführten Nachweis, daß der pagus Falderensis um die Wende des 11. Jahrhunderts slawisch war, damals also nicht mehr zu Holstein, sondern zu Wagrien gehörte! In meiner von Rudloff besprochenen Arbeit habe ich immer wieder auf das entschiedenste betont und auch nachgewiesen, daß in diesem wagrigen Grenzgau die Besitzverhältnisse gewechselt haben, wie kann da Rudloff von einem Widerspruch reden, wenn ich diese Gegend vor 1066 zu Holstein, dann zu Wagrien und spätestens seit 1143 wieder zu Holstein rechne!

Neumünster, das ursprünglich Wippendorf, dann auf slawisch¹ Faldera, dann Neumünster hieß und das schon durch diese seine drei Namen seine Geschichte verrät, liegt an der Schwale. Von der Schwale sagt aber Helmold wiederholt, sie bilde die Westgrenze Wagriens:

1. I, cap. 25: — ad rivulum qui dicitur Suale, quique disterminat Saxones a Slavis;
2. I, cap. 56: Heinricus — intravit Slaviam — omnem scilicet terram — quae inchoat a rivo Sualen et clauditur mari Baltico et flumine Trabena (hier = der Untertrave bei Lübeck²);
3. I, cap. 57: Als Adolf II. 1143 die Niederdeutschen zur Okkupation Wagriens aufruft, erhalten zuerst die Holsten zwei wagrige Gae, naturgemäß die beiden westlichsten, eben

¹ Gegenüber den wiederholten Anzweiflungen, die man meiner Behauptung entgegengesetzt hat, Faldera sei der slawische Name für das deutsche Wippendorf, mache ich auf die Angabe des *Chronicon Holtzatie* des sogenannten presbyter Bremensis aufmerksam: »Faldera, secundum slauicam linguam antiquitus dicta«, cap. 19; in der Quellensammlung der Schleswig-Holstein-Lauenb. Gesellschaft für vaterländische Gesch. Bd. I, S. 55; Kiel 1862.

² Über den Begriff Untertrave sowie über die Frage, welchen Teil der Trave man an denjenigen Helmoldstellen zu verstehen hat, an denen unter Helmolds Bezeichnung Trabena nicht die ganze Trave, sondern bald die Obertrave, bald die Untertrave zu verstehen ist, vgl. meinen »Beitrag zur historischen Geographie Nordalbingiens« in der Zeitschrift des historischen Vereins für Niedersachsen, Jahrg. 1912, Heft 4.

unsern pagus Falderensis und das Zuentineveld: Et primi quidem Holzatenses acceperunt sedes in locis tutissimis ad occidentalem plagam Segeberg circa flumen Trabenam (hier = der Obertrave bei Segeberg¹), campestria quoque Zuentineveld et quicquid a rivo Sualem usque — lacum Plunensem extenditur;

4. I, cap. 63: Die beiden unter Nr. 3 besprochenen, ehemals wagrischen, seit 1143 wieder zu Holstein gehörigen Gaue Neumünster und Swentinefeld verschonte Fürst Niklot, als er 1147 das übrige Wagrien verwüstete: Peperceruntque viris Holzatensibus, qui habitant ultra Travenam (westlich von der Obertrave) ad occidentalem plagam Segeberg — villas preterea, quae erant in campestribus Zuentinevelde et extenduntur a rivo Sualem usque ad — lacum Plunensem.

Gegenüber einer derartig wiederholten und sicheren Begrenzung durch eine gleichzeitige Geschichtsquelle des Inhalts, daß der zwischen Schwale und Trave gelegene Gau vor 1143 zu Wagrien gehört habe, fällt Rudloffs Behauptung, meine entsprechenden Ausführungen stünden »auf schwachen Füßen«, als unrichtig in sich zusammen. Rudloffs Behauptung, aus Helmold gehe hervor, daß »der pagus Falderensis — als ein holsteinischer Verwaltungsbezirk erscheint«, ist, wie ich schon in der von Rudloff besprochenen Arbeit nachgewiesen hatte, nur für die Zeit nach 1143 zutreffend.

¹ Unter der Trave, zu deren beiden Seiten, circa flumen Trabenam, innerhalb des papus Falderensis sich die neuen Sitze der Holzatens ausdehnten, ist die Faule Trave zu verstehen, deren auffallend breites Tal in der Glazialzeit ein Schmelzwassertal war, östlich von dem in meiner von Rudloff besprochenen Arbeit erwähnten Dorfe Negernbötel. Die Faule Trave ergießt sich nordwestlich von Segeberg in die Trave, am westlichsten Punkte des ganzen Travelaufs. Das eben erwähnte Negernbötel, das noch 1199 (Botele kommt urkundlich bereits 1164 vor, vgl. mein von Rudloff besprochenes Buch Anm. 241, a. o. Bd. XII, S. 289—292) als Slawendorf, slauica uilla, Botele nachweisbar ist, liegt 19 km südöstlich von Neumünster: sein Schwesterndorf Fehrenbötel, das Westerbotele einer Urkunde von 1306, ist nur noch 16 km von Neumünster entfernt. Hier, an der breiten, sumpfigen Vereinigung der Faulen Trave und der Trave, wo die bis dahin gen W. fließende Trave rechtwinklig gen S. umbiegt, lag also der sonst westlich von der Trave liegende Gau Neumünster zu beiden Seiten der Faulen Trave, circa flumen Trabenam.

6.

Obwohl ich absolut sicher nachgewiesen hatte, daß die Halbinsel zwischen Wakenitz und Untertrave, auf der Lübeck liegt, niemals eine Insel gewesen ist, macht Rudloff aus dieser Tatsache eine bloße Vermutung: »Die Möglichkeit, daß der Werder (Lübeck) ursprünglich eine Insel gewesen sei, hält er auf Grund der Bodenverhältnisse für ausgeschlossen«. Da Rudloff aus meinem Nachweis: »Die Arbeiten¹ beim Durchstich des über 10 Meter hohen Landrückens zwischen der Halbinsel und ihrer nördlichen Fortsetzung — haben den absolut sichern Nachweis ergeben, daß die Lübecker Halbinsel niemals eine Insel gewesen ist, da jener 10 Meter hohe Diluvialrücken nicht aus bewegtem, sondern aus gewachsenem Boden bestand«. eine subjektive Meinung, also eine bloße Vermutung gemacht hat; da ferner nicht bloß ältere Gelehrte, wie Becker, Pauli, Sartori (1878), sondern auch moderne Forscher, wie Geinitz, an der alten Legende festhalten, die Wakenitz sei ursprünglich statt beim Mühlentor, d. h. südlich von Lübeck, beim Burgtor, d. h. nördlich von Lübeck in die Trave geflossen, so sehe ich mich gezwungen, hier noch etwas genauer, als in meinem von Rudloff besprochenen Buche, auf diese Frage einzugehen.

Der beste Kenner der Lübecker geologischen Verhältnisse, Professor Dr. Friedrich, sagt über diese Frage²: »Durch eine große Zahl von Bohrungen in den Jahren 1882 und 1894 ist festgestellt worden, daß vor dem Burgtore zwischen Trave und Wakenitz ein schmaler Diluvialrücken ohne Unterbrechung nach Norden zieht. Er besteht aus geschiebefreiem Ton, oben aus Tal-sand und Bänder-ton; sein Kamm liegt westlich vom Hauptwege, also der Trave näher als der Wakenitz, er dacht sich zur Trave steil, zur Wakenitz allmählich ab. — Die Wakenitz ist demnach niemals vor dem Burgtore in die Trave geflossen, sondern hat immer ihren jetzigen Lauf um die Stadt genommen.« Und der langjährige Vorsitzende des Hansischen Geschichtsvereins, der Lübecker Bürgermeister Dr. Brehmer, beweist die gleiche Tat-

¹ Gemeint sind die 1900 vollendeten Arbeiten für den Elbe-Travekanal, die Lübeck seit 1900 künstlich zur Insel gemacht haben.

² Beiträge zur Geologie Lübecks, in der Festschrift zur 67. Versammlung deutscher Naturforscher und Ärzte, Lübeck 1895, S. 237.

sache¹: »Bei den im Winter 1882 dort vorgenommenen Bohrungen ist festgestellt worden, daß sich von jenem Tore (dem Burgtore) aus in der Richtung der jetzigen Chaussee ein an keiner Stelle unterbrochener, unten aus Ton, oben aus Sand- und Lehm-schichten bestehender Höhenrücken hinzieht, dessen Scheitelhöhe im gewachsenen Boden 11 Meter oberhalb des mittleren Wasserstandes der Trave liegt, daß derselbe nach der Wakenitz steil abfällt, und daß sich hier in einer Höhe von ungefähr 5 Meter über jenem Wasserstand der Trave eine Moddeablagerung an ihn anschließt. — Hiernach steht fest, daß der Höhenrücken vor dem Burgtor von jeher die Wasserscheide zwischen Trave und Wakenitz gebildet, und daß die Vereinigung dieser beiden Flüsse schon in den ältesten Zeiten vor dem Mühltore stattgefunden hat.

Allein, es bedarf gar nicht dieser Eideshelfer für die von mir bezeugte Tatsache, wenn man sich bloß an das hält, was Helmold, der Lübeck durch Augenschein kannte, über die geographischen Verhältnisse vor dem Burgtor berichtet: die beiden den Höhenrücken umgebenden Flüsse hätten sich an der Stelle, wo der Zugang vom Lande stattfand, also vor dem späteren Burgtore, einander sehr genähert, so daß diese Stelle durch eine Befestigung leicht zu sichern war; I, 57: »nam ex una parte Trabena, ex altera Wochniza preterfluit, habens uterque paludosam et inviam ripam. Ex ea vero parte, qua terrestre iter continuatur, est collis contractior, vallo castris prestructus.«

Demnach kann niemand daran zweifeln, daß das, von dem Rudloff seine Leser glauben machen will, es sei nichts als eine persönliche Vermutung von mir, in Wahrheit eine feststehende Tatsache ist.

7.

Die Unfreundlichkeiten, mit denen Rudloffs lange Besprechung gegen meine Person gespickt ist, mögen hier als irrelevant unerörtert bleiben. Bei zweien dieser Vorwürfe ist es aber doch nötig, ihre mangelnde Berechtigung nachzuweisen.

Ich hatte in meiner Arbeit den bündigen Nachweis geliefert, daß die Ausrottungstheorie, wie ich kurz das Dogma bezeichne,

¹ Beiträge zu einer Baugeschichte Lübecks, in der Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde, Bd. V, S. 120 bis 121, Lübeck 1888.

daß die Slawen durch die Verheerungszüge Heinrichs von Badewide im Jahre 1138, der Holtzaten im Jahre 1139 und durch die Kriege Heinrichs des Löwen systematisch ausgerottet worden seien, bis in die Gegenwart auch von angeseheneren Historikern vertreten wird, selbst von Forschern vom Range eines Droysen, Lamprecht und Hauck, und zwar bis in das Erscheinungsjahr meiner Arbeit hinein, bis 1910. — Noch mehr: eben der Umstand, daß ich in der Literatur immer wieder auf diese Ausrottungstheorie stieß, speziell, daß ein so angesehener Slawist, wie Paul Kühnel, 1907 abermals behaupten konnte, daß im zweiten Drittel des 12. Jahrhunderts »Albrecht der Bär, Heinrich von Badewide, Adolf von Holstein, Heinrich der Löwe und — Bernhard die systematische Verdrängung und Ausrottung der Slawen unternahmen und das ganze frühere Slawengebiet durch deutsche Kolonisten besetzen ließen«, erweckte in mir die Überzeugung, es könne nicht genügen, derartige Ansichten durch ein oder das andere Zitat aus den Quellen als irrig zu widerlegen, sondern es müsse einmal eine systematische, möglichst erschöpfende Untersuchung dieser ganzen Frage vorgenommen werden, um der hartnäckigen Wiederholung der alten Legende ein für allemal ein Ende zu machen.

Rudloff hält sich nun erst über diesen Literaturnachweis auf, welcher die Notwendigkeit der durch meine Arbeit angestellten Untersuchungen begründen sollte, um dann mit verblüffender Konsequenz zu behaupten, ich hätte offene Türen eingerannt, denn Witte habe die Ausrottungstheorie bereits als unhaltbar für Mecklenburg¹ nachgewiesen. Gewiß, für Mecklenburg, aber auch

¹ Einen ähnlichen Vorwurf erhebt ein zweiter mecklenburgischer Historiker in dem den Jahrbüchern des Vereins für Mecklenburgische Geschichte und Altertumskunde angehängten Jahresbericht, Jahrg. 77, S. 37, Schwerin 1912. Da aus diesen Worten von Friedrich Stühr hervorgeht, daß man in Mecklenburg die Ausrottungstheorie durch Wittes Arbeiten für völlig ad absurdum geführt erachtet, die Ergebnisse meiner Arbeit durch solche Überzeugung mithin, wenigstens für Mecklenburg, völlig bestätigt werden, sei das Wesentliche seiner Ausführungen hier wiederholt: »Für Mecklenburg vermag ich den Nutzen dieser mühsamen Arbeit nicht einzusehen. Hans Witte hat bereits 1904—1906 in seinen Forschungen über die mecklenburgischen Wenden, die — auffallenderweise von O. nicht berücksichtigt werden, die Ausrottungstheorie völlig abgetan und ein Fortbestehen wendischer Bevölkerungsreste in Mecklen-

nur für Mecklenburg: für Holstein, Lübeck und Lauenburg war diese Ausrottungstheorie noch niemals systematisch untersucht und widerlegt worden, vielmehr wurde gerade für Nordalbingien noch von den neuesten holsteinischen Forschern, wie Gloy (1894), Hans v. Schubert (1907), Christian Reuter (1910), radikaler denn jemals vorher die Ansicht vertreten, durch die Verheerungszüge von 1138 und 1139 seien die Slawen in Nordalbingien entweder vertrieben oder systematisch ausgerottet worden.

Während ich hier zu Unrecht beschuldigt werde, offene Türen ingerannt zu haben, macht mir Rudloff am Schluß den Vorwurf, daß ich nicht näher auf Wittes Schriften eingegangen sei und nicht eingehender bewiesen hätte, daß auch für Mecklenburg und Brandenburg diese Ausrottungstheorie unhaltbar sei. Gewiß habe ich selber die Frage systematisch nur hinsichtlich Nordalbingiens untersucht: bezüglich Brandenburgs, Pommerns und namentlich Mecklenburgs war diese Untersuchung nicht mehr notwendig, denn für diese Gebiete war es bereits, besonders durch Witte für Mecklenburg, genügend klaggestellt worden, daß für sie die Ausrottungstheorie unhaltbar sei. Eine abermalige Untersuchung über diese Gebiete würde also in der Tat offene Türen eingestoßen haben. Aber da trotz der verdienstlichen Untersuchungen von Sommerfeld 1896 Guttman (1897) und neuerdings, 1905 und 1906 von Witte, doch auch für diese Gebiete die schier unausrottbar Ausrottungstheorie immer von neuem auftauchte, auch nach den Witteschen Arbeiten, so nannte ich mein Buch nicht, wie ich ursprünglich beabsichtigt hatte, Ausbreitung und Ende der Slawen »in Nordalbingien« sondern »zwischen Niederelbe und Oder«, faßte mich aber hinsichtlich Mecklenburgs und Brandenburgs nur kurz, ohne an dieser Stelle Witte zu erwähnen, weil mir dessen einschlägige Arbeiten von 1905 und 1906 bis dahin nur durch Referate bekannt geworden waren. Sie wurden mir erst zugänglich, als meine Arbeit bereits vollendet war, so daß ich nur noch die Angaben auf der beigefügten, lehrreichen Karte für einige wenige Hinweise benutzt und daß ich naturgemäß nur für diese ihr entnommenen Angaben auf Witte hingewiesen habe.

burg bis ins 16. Jahrhundert aus Urkunden und Abgaberegistern überzeugend nachgewiesen. So konnte über die von O. von neuem angeschnittene Frage bei uns kein Zweifel mehr bestehen.»

Wenn Rudloff behauptet, ich selber sei »schließlich in gewissem Sinne der von mir so lebhaft bekämpften Ausrottungstheorie anheim gefallen«, so stellt sich diese Behauptung komisch genug dar, denn während die oben erwähnten Forscher behaupten, die Slawen Nordalbingiens seien in den beiden Jahren 1138 und 1139 vertrieben und systematisch ausgerottet worden, bringe ich den durch 404 Seiten hindurchgeführten Nachweis, daß Slawen in Nordalbingien noch das ganze Mittelalter hindurch nachweisbar sind. Rudloff ermöglicht seine Behauptung nur durch die Willkür, daß er das allmähliche Aussterben der der Verelendung und Aufsaugung anheimgefallenen Slawen binnen eines Zeitraums von mehr als 3½ Jahrhunderten mit dem gleichen Begriff Ausrottung bezeichnet, den die Verfechter der Ausrottungstheorie für die angeblich systematische Ausrottung binnen zwei Jahren gebrauchen!

Daß ich, ebenso wie Witte für Mecklenburg, nur in geringerem Umfang, auch für einzelne Striche Wagriens noch heute die Fortexistenz von Resten slawischen Blutes für möglich, ja für wahrscheinlich halte, hätte dem das Gegenteil von meinen Ausführungen berichtenden Rezensenten schon aus meinen Ausführungen über einzelne Teile des pagus Falderensis, der terra Aldenburgensis und der terra Lutilenburgensis, namentlich der Propstei bei Kiel, bekannt sein müssen.

8.

Zweitens muß ich mit aller Entschiedenheit die Behauptung Rudloffs als eine durchaus unrichtige bezeichnen, ich »lehnte mich zum Teil an Schmeidler« an. Weitgefehlt, von Schmeidler beeinflusst zu sein, mit dem ich in vielen Fragen nichts weniger als übereinstimme, sind meine Arbeiten über Nordalbingien und Helmold, so weit sie in dem von Rudloff besprochenen Buche zum Ausdruck gelangt sind, teils älter, teils gleichzeitig mit denen Schmeidlers: aber ich habe in allen Fällen, in denen meine Ausführungen sich mit den seinigen decken, auf diese Übereinstimmung hingewiesen, indem ich in jedem dieser Einzelfälle Schmeidler selbstverständlich mit der peinlichsten Genauigkeit zitierte.

Bedauerlicherweise scheut Rudloff auch davor nicht zurück, dem von ihm angegriffenen Autor Äußerungen in den Mund zu legen, die letzterer nie getan hat, um ihn auf

Grund solch angeblicher Äußerungen anzugreifen. Er hält sich darüber auf, daß v. Schröders holsteinische Topographie¹, ein ihm offenbar unbekanntes Werk, nach mir »absolut zuverlässig sein soll« (S. 312), während ich von einer »absoluten« Zuverlässigkeit selbstverständlich niemals gesprochen habe. Hinsichtlich der Gawe Wagriens scheint v. Schröder vor zwei Menschenaltern eine ähnliche Untersuchung angestellt zu haben, wie ich in dem von Rudloff besprochenen Buche. Da aber v. Schröder hierbei nirgends seine Quellen anführt, so nützte mir seine Arbeit nichts: ich mußte alle die Quellennachweise, die er aufgespürt haben muß, von neuem zusammensuchen. Aber da sich bei diesen, ich darf wohl sagen, sehr zeitraubenden, mühevollen und eingehenden Arbeiten v. Schröders Behauptungen immer als wohlbegründet herausgestellt haben, so gewinnt nicht nur sein mit dem meinigen sich deckendes Ergebnis an innerer Wahrscheinlichkeit, da zwei zeitlich derartig von einander abstehende Bearbeiter selbständig zu dem gleichen Resultat gelangt sind, sondern hielt ich es auch für eine Pflicht der Pietät, auf die Zuverlässigkeit dieses trefflichen Forschers hinzuweisen. Also von blindem Autoritätsglauben, der mir fern liegt, kann gar nicht die Rede sein!

v. Schröder hatte auch von einer provincia Ranzivelt gesprochen, einer Gaubezeichnung, die allein von den elf wagriscen Gaunamen, welche er anführt, ich in den Quellen nicht habe finden bzw. aus dem Namen, wie bei Rathecowe oder Ratekau = Rate-Gau, nicht habe rekonstruieren können. Ist es wirklich unwissenschaftlich gehandelt, wenn ich, nachdem ich auf eine Anzahl den Quellen entnommener Umstände hingewiesen habe, die es wahrscheinlich machen, daß die um das alte Ranzivelt, das heutige Rensefeld, liegende Landschaft einen besonderen wagriscen Gau gebildet habe, darauf aufmerksam mache, daß v. Schröder tatsächlich einen Gau Rensefeld unter dem Namen provincia Ranzivelt aufzähle und dann fortfahre: »Bei der musterhaften Gewissenhaftigkeit v. Schröders, die ich bei der Wiederholung seiner Arbeit zu konstatieren in die Lage kam, ist es aber undenkbar, daß v. Schröder« solche »Angaben selber konstruiert haben sollte«?

¹ Johannes v. Schröder und Hermann Biernatzki, Topographie der Herzogtümer Holstein und Lauenburg, 1. Aufl. 1842, 2. Aufl. 1855, Einleitung.

9.

Ebensowenig, wie ich eine »absolute« Zuverlässigkeit v. Schröders als Dogma hingestellt habe — habe ich doch vielmehr selber auf einen Irrtum des verdienten Forschers aufmerksam gemacht — habe ich die Torheit begangen, die mir Rudloff mit folgenden Worten zuschiebt: »Dafür, daß im 13. Jahrhundert die Wenden noch nicht ausgerottet waren, wird die Bezeichnung: Hansebund der wendischen Städte gewissermaßen verantwortlich gemacht«. Nein dafür, daß die Wenden im 13. Jahrhundert noch nicht ausgerottet waren, habe ich eine lange Reihe von unwiderleglichen Gründen zusammengestellt und diese meine Behauptung gegenüber der Ausrottungstheorie sicher nachgewiesen, für Nordalbingien wohl ebenso sicher, wie Witte für Mecklenburg.

Aber im Anschluß an diese Nachweise habe ich auf die in diesem Zusammenhang noch nicht beachtete Tatsache als auf eine »bemerkenswerte« Erscheinung aufmerksam gemacht, daß die drei Geschichtswerke, die nebst Detmar, Korner und, füge ich heute hinzu, nebst der Lübecker Ratschronik die wichtigsten lübischen Geschichtsquellen des Mittelalters sind, alle drei die Bezeichnung Slawenchronik aufweisen, sowie ferner auf die Bezeichnung »Hansebund der wendischen Städte«, womit doch wohl etwas anderes gesagt ist, als Rudloff mir spöttisch in den Mund legt. Geht Rudloff denn wirklich jedes Verständnis dafür ab, daß es ein bemerkenswerter Umstand ist, wenn Städte wie Lüneburg, Hamburg, Lübeck als wendische Städte bezeichnet werden?

10.

Wäre es wirklich »doch gar zu gewagt«, wenn ich den slawischen Adligen Race, der 1175 zu Lübeck in dem ältesten, von Heinrich dem Löwen eingesetzten Rat vorkommt, mit dem slawischen Häuptling Race identifizieren würde, der 37 Jahre zuvor Alt-Lübeck zerstört hat? Nach Helmold gehörte der Race von 1138 dem Geschlecht Crutos an und Cruto hatte, etwa zwischen 1066—1093, an der Stelle des heutigen Lübeck eine Burg Bucu inne. Andererseits war es, wie ich nachgewiesen habe, seit 1164 ein Bestreben Heinrichs des Löwen, sich den slawischen Adel zu einer persönlichen Stütze zu machen.

Aber ich habe diese Identifizierung nicht gemacht, mich vielmehr so vorsichtig und hypothetisch, wie möglich, ausgedrückt: »Die Annahme liegt nahe, daß der Lübecker Ratsherr Race von 1175 ein Nachkomme dieses 37¹ Jahre früher vorkommenden Wendenhäuptlings ist, ich halte es sogar nicht für ausgeschlossen, daß der Zerstörer Alt-Lübecks und der unter den zehn ältesten Ratsherren Lübecks genannte consul Race identisch sind, um so weniger, als auch der an dritter Stelle genannte Ratsherr, der alte Borwin, Borwinus Olde, wie Race dem alten Wendenadel angehört zu haben scheint.«

Solche wiederholten Versuche Rudloffs, mir Behauptungen unterzuschieben, die ich nicht aufgestellt habe, werfen auf die Zuverlässigkeit seiner Kritik ein nicht gerade günstiges Licht.

11.

Was soll man vollends dazu sagen, daß Rudloff S. 308 Kaiser Lothar im Jahre 1138 einen Feldzug gegen die Slawen unternehmen läßt: Kaiser Lothar, der bereits 1137 gestorben war!

Wohl niemandem ist der Mangel des besprochenen Buches so peinlich bewußt wie mir: aber er liegt auf formalem, genauer, auf redaktionellem Gebiete und ist von mir selber gleich zu Beginn meiner Arbeit mit allem Freimut ausgesprochen und begründet worden. Ob aber meine Arbeit auch in sachlicher Beziehung »als eine auf der Höhe der Forschung stehende und das Thema erschöpfende Untersuchung über Ausbreitung und Ende«, zum mindesten der nordalbingischen »Slawen — — nicht bezeichnet werden kann«, darüber kann doch wohl nur der ein Urteil fällen, der in der Geschichte und Geographie Nordalbingiens sich besser bewandert zeigt als Rudloff.

Ob Rudloffs Besprechung selber »als eine auf der Höhe der Forschung stehende« bezeichnet werden kann. darüber wird man schwerlich abweichender Meinung sein.

¹ Infolge eines Rechenfehlers habe ich an der zitierten Stelle 38 statt 37 geschrieben.

Erwiderung.

Von

August Rudloff.

Es war ein kühnes Unternehmen Ohnesorges, daß er sich, aus dem Bedürfnis heraus, eine gelegentliche Bemerkung nachträglich näher zu begründen, an ein so umfassendes und an Problemen so reiches Thema wie »Ausbreitung und Ende der Slawen zwischen Niederelbe und Oder« heranwagte und in verhältnismäßig kurzer Zeit die Arbeit vollendete. Meine Besprechung des Werkes mag stellenweise etwas scharf ausgefallen sein, doch habe ich mich wohl gehütet, den Weg persönlicher Angriffe zu betreten, welchen Ohnesorge jetzt einzuschlagen für gut findet.

Nach einer *captatio benevolentiae*, in welcher ich für kompetent erklärt werde, mich über Fragen der mecklenburgischen Geschichte zu verbreiten, wird mir die Fähigkeit, über die vom Verfasser behandelten Fragen aus der holsteinischen, lübischen und lauenburgischen Wendenzeit zu urteilen, wegen Unkenntnis rundweg abgesprochen. Um seinen Vorwurf zu begründen, beginnt er damit (unten 1), daß er mir die Berechtigung bestreitet, Alt-Lübeck, welches eine Zeitlang Sitz der Zentralgewalt eines größeren, Wagriens mit umfassenden Slawenreiches war, als den zeitweiligen (!) Hauptort ganz Wagriens, also des engeren Bezirkes, in welchem es selbst gelegen war, zu bezeichnen. Da es damals tatsächlich der wichtigste Platz Wagriens war, brauche ich mich in eine Diskussion über die Wahl eines Ausdruckes für dieses Verhältnis nicht einzulassen; auch bin ich nicht verpflichtet, die neueste Schrift Ohnesorges zu lesen. Der Aufklärung darüber, daß bei Helmold und anderen Chronisten Oldenburg als die Hauptstadt Wagriens erscheint, bedarf ich nicht. — Die Grafschaft Dannenberg¹, auf deren Bedeutung für das von ihm behandelte Thema ich (S. 318) den Verfasser vergeblich hingewiesen habe, war zur Zeit der Besiedelung

¹ Auf die Grafschaft Dannenberg, nicht auch auf »die Südwestgrenze des Slawenlandes«, wie O. (trotz Anführungszeichen!) unrichtig angibt, bezieht sich mein Vorwurf wegen mangelhafter Berücksichtigung.

des hannoverschen Wendlandes noch nicht vorhanden. Auch lag sie bekanntlich mit einem großen Teil auf rechtseibischem und mecklenburgischem Gebiet. Ohnesorge, dem dies nicht bekannt ist, belehrt mich (in 3), daß die Grafschaften Dannenberg und Lüchow das hannoversche Wendland bildeten. — Dem geographischen Begriff *Slavia* in der vom Verfasser gewünschten Weise nachzugehen, bleibt natürlich jedem, dem es Vergnügen macht, unbenommen, auch wenn es sich dabei, wie das in 2 vorgeführte Beispiel zeigt, um eine Zusammenstellung allbekanntere Dinge handelt. Wie in aller Welt kommt nun aber Ohnesorge dazu, aus der ablehnenden Haltung, welche ich solchem Experiment gegenüber einnehme, den Schluß zu ziehen, daß ich den Begriff *Slavia* lediglich auf Mecklenburg und Pommern beziehe, also u. a. Wagrien und Polabien davon ausschließe? Wer, mit so unzureichenden Vorstellungen ausgerüstet, es unternähme, das Ohnesorgesche Buch zu besprechen, müßte ja geradezu unzurechnungsfähig sein. Ein so gesuchtes und zugleich oberflächliches Verfahren, wie Ohnesorge es einschlägt, um einem literarischen Gegner Unkenntnis nachzuweisen, gehört glücklicherweise zu den Seltenheiten.

In der Falderafrage (vgl. Nr. 5) gehen Ohnesorge und ich von ganz entgegengesetzten Voraussetzungen aus. Da ich, mit engerem Anschluß an Helmolds Worte (c. 47) Faldera als einen unter holsteinischer Verwaltung stehenden Grenzbezirk gegen das bis 1143 in diese Verwaltung nicht einbezogene Slawengebiet ansehe, so kann ich die Gegend östlich von der Schwale nicht zu Faldera rechnen und es auch nicht für möglich halten, daß ein Distrikt dieses Namens 1143 an Holstein gekommen sei. Sobald man hingegen — ob mit Recht oder Unrecht — Helmolds Worte weniger genau nimmt und mit Ohnesorge in dem fraglichen *pagus* einen slawischen Gau sieht, welcher mit seinem Hauptort an die Schwale und die holsteinische Grenze vorstieß, wird man ihn nicht nur östlich von der Schwale suchen müssen, sondern auch die *occidentalis plaga Segeberg* mit großer Wahrscheinlichkeit auf ihn beziehen können. Indessen bekenne ich mich hier zu einer irrthümlichen Auffassung; dieselbe ist zwar nicht aus Unkenntnis der einschlägigen Literatur oder aus Mangel an geographischem Orientierungsvermögen hervorgegangen, welches noch leidlich bei mir funktioniert, sondern aus einem Mißverständnis der Ohnesorgischen Ausführungen selbst,

was bei der vom Verfasser selbst wohl nicht bestrittenen Unübersichtlichkeit seiner Schrift verzeihlich sein dürfte. Ich stand unter dem Eindruck, daß er den Gau Faldera zum Teil auch westlich von Neumünster und der Schwale suche, habe mich jetzt aber überzeugt, daß diese Annahme unrichtig war und die Frage von seinem Standpunkte aus konsequent entwickelt ist, wenn ich auch den Beweis, daß das von ihm aus Helmolds Angaben dafür bestimmte Gebiet wirklich der Gau Faldera war, noch nicht für erbracht halte. Selbstverständlich ziehe ich daher den Vorwurf der Verwirrung, welchen ich Seite 307 gegen seine Darstellung erhoben habe, zurück.

In bezug auf das Kirchspiel Groß-Flintbeck (5) bin ich der Meinung, daß die ältesten Nachrichten über dasselbe anders zu verwerten sind als es in O's Buch I, 183 und in seiner Entgegnung geschieht, zumal wenn man von der Annahme ausgeht, daß der Umfang der ältesten Pfarrsprengel durch Gaugrenzen vorgezeichnet war. Es kann kaum zweifelhaft sein, daß der Neumünstersche Sprengel bis 1223 den ganzen Raum des später an seiner Peripherie ausgeschnittenen neuen Kirchspieles Groß-Flintbeck mit umfaßte; O's Annahme, daß die älteste Diözese(!) Neumünster nur genau bis zum Dorfe Groß-Flintbeck gereicht habe, ist willkürlich. Je näher aber O. mit seinem Gau Faldera an Kiel herankommt, desto unwahrscheinlicher wird es, daß zwischen jenem Gau und der bis an die Ostsee und den Kieler Meerbusen reichenden Propstei, welche — zwar nicht in O's Entgegnung, wohl aber in seinem Buche, und zwar an zwei Stellen desselben (II, 23 u. 64) — für die Zupanie Lütjenburg in Anspruch genommen wird, noch die Gaue Plön und Zuentineveld wie mit zwei schmalen Flaschenhälsen die holsteinische Grenze erreicht haben sollten. Es wird auch nicht wahrscheinlicher durch die unverbindlichen Formen, mit welchen der Verfasser meinen Einwand zurückweisen zu müssen meint. Daß in der Begrenzung des Groß-Flintbecker Sprengels seit seiner Errichtung Verschiebungen im einzelnen vorgekommen sein können, ist so selbstverständlich, daß ich darüber keine Worte zu verlieren brauchte. Wir würden aber vermutlich näher darüber orientiert sein, wenn Ohnesorge seine wagriscche Gautopographie statt auf Kirchturmentfernungen in der Luftlinie, wie es zum großen Teil durch ihn geschieht, auf einer systematischen urkundlichen Untersuchung der Kirchspiel- und Vogteigrenzen aufgebaut

hätte¹. Er würde dann wohl auch verstehen, daß mein kurzer Hinweis auf Groß-Flintbeck nicht dem Mute, Verwirrung anzurichten, entsprungen ist, sondern auf sorgfältiger Überlegung beruht.

Ohnesorge beschuldigt meine Rezension aber auch tendenziöser Entstellung seiner Behauptungen und hält meine Kritik für ungerecht und unfreundlich.

Ergötzlich ist es, zu sehen, wie er (10) mich darüber zur Rede stellt, daß ich (S. 311) die Meinung aussprach, es sei doch gar zu gewagt, den Lübecker Race mit dem Wendenhäuptling Race »für identisch zu halten²«. Während vorher (unter 6) das Zeitwort »halten« beanstandet wurde, weil Ohnesorge eine sichere Erkenntnis, nicht eine bloße Vermutung hatte, so paßt ihm hier der Gebrauch desselben deswegen nicht, weil er nur eine subjektive Annahme aussprechen wollte. Ja, es muß dies sogar zur Begründung des Vorwurfes herhalten, daß ich versucht hätte, ihm nicht aufgestellte »Behauptungen« unterzuschieben. Vielleicht dient es zu seiner Beruhigung, wenn ich nachträglich erkläre: Ohnesorge möchte die beiden Race für identisch halten.

Bei seiner Erregtheit wundere ich mich auch nicht darüber, daß er (8) unter Erhebung der gleichen Anklage eine persönliche Spitze gegen sich in einem kürzeren Absatze meiner Besprechung (S. 312) sieht, welcher auf die für den Hauptabschnitt seines Buches benutzten Quellen referierend hinweist. Wenn ich hier die Topographie v. Schröders als ein Werk bezeichne, welches absolut zuverlässig sein solle, so will ich damit nichts anderes sagen, als was dem Verfasser, mit welchem ich in der Beurteilung des Werkes übereinstimme, selbst vorschwebt, wenn er z. B. II, 61 »bei der Zuverlässigkeit v. Schröders« eine Nachricht desselben für unzweifelhaft richtig hält. Wie die auffallende Tatsache zu erklären ist, daß sich bei v. Schröder anderweitig nicht bekannte Nachrichten aus älterer Zeit finden, weiß Ohnesorge sowenig wie ich. Wenn ich auch den Gebrauch, welchen er von diesem für seine Zeit vor-

¹ Ich darf darauf hinweisen, daß ich in Mecklenburg auf dem angedeuteten Wege alte wendische Grenzen, soweit es möglich ist, zu rekonstruieren versucht habe (Jahrb. des Vereins f. mecklb. Gesch. u. Altertumsk. 1896, S. 254—363).

² nicht: zu identifizieren.

trefflichen Werke macht, keineswegs überall zu billigen vermag, so freue ich mich doch, es bei Gelegenheit meiner Rezension kennen gelernt zu haben. Daß es mir offenbar unbekannt sei, durfte Ohnesorge, da ich mich mehrfach direkt auf die Topographie beziehe, auf keinen Fall sagen — er müßte mich denn, was ich nicht hoffe, der Vorspiegelung falscher Tatsachen beschuldigen wollen.

Zu Anfang von Nr. 4 scheint O. zwar auf den gegen seine Gautopographie gerichteten Teil meiner Kritik erwidern zu wollen, wendet sich aber in Wirklichkeit gegen denjenigen Abschnitt, welcher sich mit seiner Feststellung von Slawenresten auf dem flachen Lande, dem eigentlichen Kern seiner ganzen Darlegungen, beschäftigt (S. 312 f.). Da er aber auf die von mir vorgebrachten Gründe mit keinem Worte eingeht, bleibt mir nur übrig, ihn auf die dort von mir konstatierten offensichtlichen Schwächen nochmals zu verweisen; vielleicht findet er dann auch die anerkennenden Worte, welche ich trotzdem für seine Bemühungen gehabt habe. Von künstlichen Konstruktionen war in dem Zusammenhange, in welchem ich von solchen gesprochen haben soll, nicht die Rede.

Der Kampf gegen die Ausrottungstheorie läßt dem Verfasser noch keine Ruhe (7). Wie man über die Art, in welcher allbekannte Historiker gelegentlicher Äußerungen wegen zur Rechenschaft gezogen werden, urteilen will, ist schließlich eine Geschmacksache, über welche zu streiten zwecklos ist. Das von mir gebrauchte, übrigens nicht unfreundlich gemeinte Bild vom Einstoßen offener Türen bezieht sich aber, wie dem Verfasser nicht zweifelhaft sein durfte, auf jene Polemik nur insoweit, als durch sie auch das Obotritenland berührt wird, weil hier die Fortexistenz des Wendentums über die Zeit der Wendenkriege hinaus selbst von Ernst nicht bestritten worden ist. Merkwürdigerweise hielt Ohnesorge diese unfruchtbaren Feststellungen trotz des Witteschen Buches für nötig. Seine die spätere Zeit berücksichtigenden systematischen Untersuchungen hingegen, die doch auch für Mecklenburg, Pommern usw. ebenso wie für Wagrien manches brauchbare und nützliche hätten zutage fördern können, beschränkte er seiner jetzigen Erklärung zufolge deswegen auf Nordalbingien, weil durch das Wittesche Buch die Unhaltbarkeit der Ausrottungstheorie schon genügend klargestellt sei!

Wenn Ohnesorges an mich gerichtete Frage (9) den Sinn

haben soll, ob mir wirklich jedes Verständnis dafür abgehe, daß die Bezeichnung »wendische Städte« für die von ihm zu behandelnden Fragen von bemerkenswertem Belang seien, so antworte ich mit einem glatten »ja«. Seine eigentümlichen Vorstellungen über das durchschnittliche Schicksal und Ende der Wenden auf dem flachen Lande, welche mich zu der natürlich *cum grano salis* zu verstehenden Bemerkung veranlaßten, er sei in gewissem Sinne selbst der von ihm bekämpften Ausrottungstheorie anheimgefallen, können (I, 219—220 und II, 135—137) von jedermann nachgelesen werden, so daß ich nicht nötig habe, mich abermals damit zu befassen (vgl. Nr. 7 der Entgegnung). Ebenso wenig vermag Ohnesorge (Nr. 8) jetzt darum hinwegzukommen, daß er in seinem Werke (I, 233) die Bezeichnung einer Chronik als *chronicon Slavorum* in längerer Ausführung und in nicht mißzuverstehender Weise als Beweis dafür in Anspruch nimmt, daß am Ende des 15. Jahrhunderts noch Slawen in Lübeck lebten. Was würde Ohnesorge dazu sagen, wenn wegen des Umstandes, daß sich die Großherzöge von Mecklenburg in ihrem Titel noch jetzt als Fürsten zu Wenden bezeichnen, künftig einmal jemand auf die Idee verfele, daß im 20. Jahrhundert noch Wenden in Mecklenburg lebten? Und wenn er sich übereilt hat oder jetzt anderen Sinnes geworden ist, warum räumt er es nicht ein?

Als ich in meiner Rezension (S. 308) über gewisse von Ohnesorge »mit Anlehnung an Schmeidler« erklärte Helmoldstellen berichtete, ließ ich es mir nicht träumen, daß ich dafür zur Verantwortung gezogen werden könnte, um so weniger, da er sich I, 143 sowohl für seine Auffassung derartiger Stellen im allgemeinen als auch für einen bestimmten Fall ausdrücklich auf Schmeidler beruft. Trotzdem legt er jetzt gegen meine Worte entschieden Verwahrung ein¹ und kann in seiner Autorenempfindlichkeit eine Äußerung nicht vertragen, die überhaupt nichts irgendwie Herabsetzendes enthält.

¹ Sein dürftiges Beschwerdematerial wird scheinbar dadurch etwas beweiskräftiger gestaltet, daß sich die harmlose adverbiale Bestimmung (»mit Anlehnung an Schmeidler«) unter O's Händen in einen vollständigen Satz auswächst, welchen er mir (mit Anführungsstrichen versehen!) in den Mund legt.

Die Mängel des Buches liegen keineswegs allein auf formalem oder redaktionellem Gebiet, worüber leicht hinwegzusehen wäre. Was zum Widerspruch herausfordert, sind die schwachen Grundlagen und Unzulänglichkeiten eines großen Teiles der sachlichen Ausführungen Ohnesorges. Daß seine Schrift aber auch ihre guten Seiten hat und für Wagrien nicht ohne Bedeutung ist, wiederhole ich um so lieber, da seine oben besprochene Ansicht über Faldera beachtenswerter und besser begründet ist als es nach meiner Rezension den Anschein hatte.

XIII.

Zur Frage der Bearbeitung und Herausgabe der Sundzoll-Tabellen.

Jahrgang 1899 S. 95 ff. der Geschichtsblätter hat Dietrich Schäfer über die im dänischen Reichsarchiv bewahrten Aufzeichnungen über den Sundzoll berichtet und Jahrgang 1908 S. 1 ff. über den Beginn ihrer Bearbeitung und Veröffentlichung durch Frau Nina Ellinger Bang: *Tabeller over Skibsfart og Varetransport gennem Öresund 1497—1660*, Kopenhagen und Leipzig 1906. Da in diesen Aufzeichnungen ein sehr wichtiges und umfassendes Material zur hansischen Geschichte steckt, wird die Leser der Geschichtsblätter auch interessieren, was jetzt in der *Dansk Historisk Tidsskrift* 8. Række 4, 248 ff. über den Fortgang des Unternehmens gesagt wird. Es heißt dort:

Im Jahre 1906 gab Frau Nina Ellinger Bang den ersten Teil der »Tabellen über Schifffahrt und Warentransport durch den Öresund 1497—1660« heraus und begann damit die Ausbeutung derjenigen wichtigen Quelle zur älteren Handelsgeschichte von Nord-europa, die Dänemark in den erhaltenen Rechnungen über den Öresundzoll bewahrt. Das Unternehmen erregte allgemein größere Aufmerksamkeit, und man sah mit großer Erwartung der Fortsetzung der Herausgabe entgegen, die den Tabellen über die Schifffahrt die ebenso wichtigen Nachweise über die durch den Sund geführten Waren hinzufügen sollte. Wenn indessen diese Fortsetzung bisher ausgeblieben ist, so liegt dies daran, daß die Herausgeberin allmählich zu der Erkenntnis gekommen war, daß man sich nicht, wie es ursprünglich geplant war, mit der Warenstatistik nur für jedes zehnte Jahr begnügen könne, sondern daß man wenigstens die wichtigeren Waren von Jahr zu Jahr verfolgen

müsse, um nachzuweisen, woher sie gekommen waren und wo die Heimat der Schiffe war, die sie führten. Obgleich unter diesen Umständen die Sammlung und Bearbeitung des Stoffes Frau Bang und ihre Mitarbeiter weit mehr in Anspruch nahm, als sie zunächst gedacht hatten, sind nun doch vor kurzem die Vorarbeiten zu Ende geführt und der Druck in Angriff genommen worden. Mit zwei Bänden wird damit die Herausgabe bis zum Jahre 1660 geführt worden sein, wo vorläufig die Grenze gesteckt wurde.

Es mußte inzwischen die Frage laut werden, ob denn die Herausgabe nicht über dies Jahr hinausgeführt werden sollte, und sie mußte unbedingt bejaht werden, zumal die moderne Handelsstatistik der einzelnen Staaten erst im 19. Jahrhundert die Aufklärungen gibt, die aus den Rechnungen über den Sundzoll schon für frühere Jahrhunderte geschöpft werden können. Bis zum Jahre 1660 waren die Kosten der Herausgabe vom Carlsbergfond bestritten worden; aber es mußten diesem Bedenken entstehen, ob er noch weiter gehen dürfe. Hatte doch das Unternehmen bereits große Summen gefordert und trugen außerdem naturgemäß die Rechnungen des Sundzolles zur Kenntnis dänischer Schiffahrt und dänischen Handels wegen deren Zollfreiheit sehr wenig bei, so daß sich der Carlsbergfond mit dem Bewußtsein genügen lassen konnte, die Inangriffnahme der Herausgabe ermöglicht und damit Europas Aufmerksamkeit darauf gelenkt zu haben, was es aus dieser Quelle lernen könne.

Infolgedessen wandte sich Frau Bang am 22. Oktober 1911 an Professor Dietrich Schäfer in Berlin-Steglitz, der von Anfang an der Herausgabe mit warmem Interesse gefolgt war, und fragte ihn, ob er es für möglich halte, Geldmittel zu schaffen, die es gestatten würden, die Herausgabe bis zum Jahre 1800 fortzuführen; bis dahin, glaubte sie, würde man in zehnjähriger Arbeit kommen; sie schlug die Kosten auf ungefähr 150 000 Mark an. Professor Schäfer übernahm es, einen Versuch zu machen, während der Carlsbergfonds seinerseits versprach, die einlaufenden Beträge zu übernehmen und ihre Verwendung zu überwachen, und genau nach einem Jahr, nachdem sich Frau Bang an Professor Schäfer gewandt hatte, konnte dieser ihr und dem Fond mitteilen, daß das Ziel erreicht sei. Durch über die nächsten zehn Jahre verteilte Beträge war eine Summe gesichert, die sogar 150 000 Mark überstieg und

zu der Hoffnung berechtigt, daß die Herausgabe vielleicht bis zur Aufhebung des Sundzolles (1857) durchgeführt werden kann. Schon am Ende des Jahres 1912 begannen die Beiträge beim Carlsberg-Fonds einzulaufen und mit Neujahr 1913 haben Frau Bang und ihre Mitarbeiterschaft die Arbeit vom Jahre 1660 an abwärts aufgenommen.

Beiträge zu dem großen Unternehmen leisteten nach einer Mitteilung von Professor Schäfer die folgenden Stellen bzw. Privaten:

Aus Belgien:

1. Ministère de l'Intérieur;

Aus Dänemark:

2. Ministeriet for Kirke- og Undervisningsvæsenet,
3. Die Königl. Dänische Gesellschaft der Wissenschaften,
4. Die Grosserer-Sozietet von Kopenhagen;

Aus Deutschland:

5. Das Königl. Preußische Ministerium der geistlichen und Unterrichtsangelegenheiten,
6. Die Königl. Akademie der Wissenschaften zu Berlin,
7. Die Handelskammer zu Berlin.
8. Die Freie und Hansestadt Lübeck,
9. Die Freie und Hansestadt Hamburg,
10. Die Freie Hansestadt Bremen,
11. Der Magistrat der Stadt Stettin und die Vertreter der Kaufmannschaft zu Stettin,
12. Der Magistrat der Stadt Danzig und das Vorsteheramt der Kaufmannschaft der Stadt Danzig,
13. Der Magistrat der Königl. Haupt- und Residenzstadt Königsberg i. Pr. und das Vorsteheramt der Kaufmannschaft zu Königsberg,
14. Der Rat der Seestadt Rostock;

Aus England:

15. The British Academy,
16. Mr. A. W. Ward, Peterhouse Lodge Cambridge,
17. Mr. Dr. Cunningham, Trinity College Cambridge.
18. Mr. Chance, London S. W.;

Aus den Niederlanden:

19. Ministerium van Binnenlandsche Zaken,
20. Ministerium van Landbouw, Nijverheid en Handel,

21. Die Stadt Amsterdam,
22. Die Nederlandsche Handelsmaatschappij, Amsterdam,
23. Die Directie van den Oosterschen Handel, Amsterdam,
24. Die Provinciael Utrechtsch Genootschap,
25. Die Twentsche Bank, Amsterdam,
26. B. L. Gompertz, Amsterdam,
27. Dr. C. P. van Eeghen, Amsterdam,
28. Dr. C. W. Janssen, Amsterdam,
29. Mr. Aug. Janssen, Amsterdam,
30. Mr. G. Heldring, Amsterdam,
31. Baron J. d'Aulnis de Bourouill, Utrecht,
32. Mr. J. W. Jizerman, s'Gravenhage,
33. Dr. E. N. Rahusen, Amsterdam,
34. Mr. Paul Voute, Amsterdam,
35. Mr. S. P. van Eeghen, Amsterdam,
36. Exc. W. H. de Beaufort, s'Gravenhage,
37. Mr. Dr. S. Muller Hz, Rotterdam,
38. Mr. E. Sillem (als Testamentsvollstrecker von weiland Dr. J. A. Sillem), Amsterdam,
39. Mr. P. Hartsen, Amsterdam.
40. Mr. J. A. Laan, Wormerveer,
41. Professor H. L. Drucker, s'Gravenhage,
42. Mr. W. Prins, Overveen,
43. Exc. Dr. T. M. C. Asser, s'Gravenhage,
44. Mr. Elink Schuurmann, Amsterdam;

Aus Norwegen:

45. Kongelige Kirke-og Undervisningsdepartement;

Aus Rußland:

46. Die Kaiserliche Akademie der Wissenschaften in St. Petersburg;

Aus Schweden:

47. Die Königliche Regierung.

Den gütigen Gebern und allen, die zum Zustandekommen dieser erfreulichen Bewilligungen mitgewirkt haben, gebührt auch von allen Freunden der hansischen Geschichte wärmster Dank.

Göttingen, 22. November 1913.

XIV.

Zum Preisausschreiben für eine Geschichte der deutschen Seeschifffahrt.

In dem vom Vorstande auf der Versammlung zu Danzig am 17. Mai 1910 erstatteten Bericht konnte mitgeteilt werden, daß auf das unterm 7. November 1904 erlassene Preisausschreiben eine »Geschichte der deutschen Seeschifffahrt« eingegangen sei, als deren Verfasser Dr. Walther Vogel in Berlin festgestellt wurde. Die Arbeit rechtfertigte die im Ausschreiben vorgesehene Auszahlung des halben Preises, ließ aber andererseits die Gewährung einer weiteren Frist behufs gleichmäßigerer Ausgestaltung angezeigt erscheinen, besonders im Hinblick auf den ungewöhnlich großen Umfang der Aufgabe. Diese Frist wurde auf drei Jahre erstreckt. Auf der Versammlung in Breslau konnte der Vorstand die Mitteilung machen, daß der volle Preis zuerkannt sei. Die dort in Aussicht gestellte Veröffentlichung des Urteils erfolgt hiermit.

Lübeck, November 1913.

Der Vorstand des Hansischen Geschichtsvereins.
Fehling, Dr., Vorsitzender.

Urteil über die Preisschrift des Dr. Walther Vogel:
Geschichte der deutschen Seeschifffahrt.

Es konnte die Absicht des Preisausschreibens nicht sein, eine in allen Teilen auch für eine ferne Zukunft maßgebende Darstellung zu erlangen. Ein solches Ergebnis war angesichts des gewaltigen Umfangs der Aufgabe und der stark in Fluß befindlichen Forschungstätigkeit auf dem zu behandelnden Gebiete nicht zu erwarten. Was erhofft werden konnte, war, daß der Verfasser

die vorhandene Summe von Kenntnissen zusammenfasse und durch eigene Forschung tunlichst mehre, dazu bestimmte, aus den Quellen gewonnene Auffassungen vertrete und sich ergebende neue Fragen in förderlicher Weise zur Erörterung stelle.

Diesen Erwartungen entspricht die Arbeit des Herrn Dr. Vogel in durchaus befriedigender Weise. Es vereinigen sich in ihr gründliche Sachkenntnis mit besonnener Kritik, klare Übersichtlichkeit der allgemeinen Züge der Entwicklung mit sorgfältiger Darstellung der wichtigeren Einzelheiten, gute Zusammenfassung der bisherigen Forschungsergebnisse, auch auf dem Gebiete der Handelsgeschichte, mit eindringender Untersuchung mancher bisher unzureichend oder gar nicht erforschter Teile der Schiffahrtsgeschichte, endlich eingehende, auf reiche Quellenbelege gegründete und durch Tabellen erläuterte Erörterung mit flüssiger, allgemein verständlicher Darstellung. Indem sie die Summe der bisher gewonnenen Kenntnisse im wesentlichen in sich aufgenommen und dazu in nicht wenigen Teilen unser Wissen in reichem Maße erweitert hat, erfüllt sie die Aufgabe, die ihr gestellt war. Sie ist daher des Preises für würdig erklärt worden.

Die vom Vorstande eingesetzte Kommission.
von der Ropp. Dietrich Schäfer. Stein.

XV.

Aufruf.

Die Historische Kommission bei der Königlichen Bayerischen Akademie der Wissenschaften richtet an alle Freunde handelsgeschichtlicher Forschung folgenden Aufruf:

Seit den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts hat sich der Blick der Wirtschaftshistoriker in steigendem Maße auf jene spezifischen Quellen der Handelsgeschichte gelenkt, wie sie sich aus der kaufmännischen Tätigkeit der einzelnen Wirtschaftssubjekte ergaben und wie sie für die Zeit vom 14. Jahrhundert an in größerer Anzahl in den öffentlichen und den privaten Archiven (Familienarchiven) ruhen. Also auf Handelsbücher, auf Handelskorrespondenzen (die oft in zusammenhängenden Gruppen in Kopierbüchern erhalten sind), auf Gesellschaftskontrakte, auf Kontrakte mit Handlungsdienern, auf tagebuchartige Aufzeichnungen von Kaufleuten und ähnlichen Quellen.

Es dürfte bekannt sein, daß nur mit Hilfe solchen Quellenmaterials die innere Struktur, die innere Organisation des Handelslebens richtig erfaßt und beurteilt werden kann. Namentlich die Fragen nach der durchschnittlichen Höhe der Handelsgewinne früherer Zeiten, nach der Art der Kapitalbeschaffung bei den größeren Firmen, die Fragen nach der Größe der Betriebe, nach der Form der Unternehmungen (ob Einzel- oder gesellschaftliche Unternehmung), die vielerlei Fragen nach dem Charakter der Handelsvergesellschaftungen usw. können exakt und konkret nur aus dem genannten Quellenmaterial beantwortet werden. Dasselbe gilt für die vielen Fragen nach der Wesensart der vorkommenden Geschäfte (ob Kreditgeschäfte vorliegen, ob das Speditionsgewerbe

von dem eigentlichen Handelsgewerbe getrennt ist usw.), dasselbe für die Erforschung der vom Großkaufmann abhängigen gewerblichen Betriebssysteme usw. usw.

Hervorragende deutsche und ausländische Wirtschaftshistoriker haben des öfteren den Wunsch nach häufigeren Editionen von Handelspapieren der oben genannten Arten ausgesprochen. So schrieb, um nur einige zu nennen, Wilhelm Heyd, der Altmeister moderner handelsgeschichtlicher Forschung in Deutschland mit Bedauern: »Die Handelspapiere alter Zeit sind in ausgedehntem Maße der Vernichtung anheimgefallen, das läßt sich leider nicht leugnen, allein ganz ausgetilgt sind sie nicht; nur werden sie sorgfältig verwahrt im Familienbesitz, ruhig liegen gelassen in den öffentlichen Archiven, auch wohl im stillen gesammelt, aber der Veröffentlichung nicht entgegengeführt.« Auch von Inama-Sternegg bedauerte im Vorwort zum zweiten Teile des dritten Bandes seiner deutschen Wirtschaftsgeschichte, daß aus den neuen Quellenkreisen, mit deren Hilfe man zu ganz konkreten und anschaulichen Vorstellungen des Handels kommen könne, die Handlungsbücher großer Kaufleute bisher nur selten zur allgemeinen Kenntnis gebracht worden seien.

Vor und nach diesen und anderen Äußerungen ist eine kleine Anzahl von Handelsbüchern und verwandten Archivalien des 14. bis 16. Jahrhunderts auch in Deutschland wie anderwärts ediert worden. Außerdem haben nichtedierte Handelspapiere einzelnen Wirtschaftshistorikern als willkommene Erkenntnisquelle gedient. Eine wesentliche Förderung unserer Wissenschaft ist daraus erwachsen. Aber es muß mehr geschehen! Was uns als Vorbereitung auf eine deutsche Handelsgeschichte, die allen berechtigten Anforderungen der Geschichtswissenschaft und der Nationalökonomie genügen will, nottut, ist eine systematische Sammlung und eine zusammenhängende, von denselben Prinzipien geleitete Edition bzw. Bearbeitung von Handelspapieren der oben genannten Art. Wenigstens für die Zeit bis zum 16. Jahrhundert inbegriffen. Das Unternehmen duldet keinen Aufschub, sollen nicht noch weiterhin, wie es schon geschehen ist, unersetzliche Geschichtsquellen als Makulatur eingestampft werden.

Als Vorbereitung für eine Publikation wie die oben genannte

hat nun die historische Kommission bei der Königl. Bayerischen Akademie der Wissenschaften in ihrer Sitzung vom 16. Mai 1913 beschlossen, die Verzeichnung zunächst der ungedruckten süddeutschen Handlungsbücher und verwandten Akten des Mittelalters und des 16. Jahrhunderts vornehmen zu lassen. Zu diesem Zwecke richten die Unterzeichneten an alle Freunde der deutschen Wirtschafts- bzw. Handelsgeschichte die höfliche Bitte, bei dem schwierigen Werke mit zu helfen und möglichst genaue Angaben über ihnen bekannte oder aufstoßende Handelspapiere der genannten Art an sie gelangen zu lassen. Bemerket sei, daß sich die gesuchten Archivalien erfahrungsgemäß oft als Beilagen zu Gerichtsakten zu finden pflegen, wohin sie gelegentlich kaufmännischer Prozesse (zwischen Handelsgesellschaftern, im Anschluß an Konkurse usw.) gelangt sind.

Dr. G. von Below,
ord. Professor
an der Universität Freiburg i. Br.

Dr. J. Strieder,
Privatdozent
an der Universität Leipzig.

Gefl. Nachrichten werden an die Adresse des letztgenannten, Leipzig-Gohlis, Kleiststraße 9, erbeten.

XVI.
Nachrichten
 vom Hansischen Geschichtsverein.

I.

Zweiundvierzigster Jahresbericht des Hansischen Geschichtsvereins,

erstattet vom Vorstande in der Versammlung zu Breslau
 am 14. Mai 1913.

Die Zahl der Veröffentlichungen des Hansischen Geschichtsvereins während dieses Jahres hat diejenigen aller Jahre seit dem Bestehen des Vereins übertroffen. Es wurden ausgegeben:

1. Die Niederländischen Akten und Urkunden (1531—1557), bearbeitet von Dr. Rudolf Häpke.

2. Das Danziger Inventar (1531—1592), bearbeitet von Professor Dr. Simson.

3. Band 7 der Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte, enthaltend: »Die deutsche Grönlandfahrt« von Dr. Ludwig Brinner.

4. Hansische Geschichtsblätter Heft 1 und 2 des Jahrganges 1912.

Die Ausgabe des von Professor Dietrich Schäfer und Dr. Friedrich Techen bearbeiteten 9. und letzten Bandes der III. Abteilung der Hanserezeesse steht bevor.

Professor Dr. Karl Kunze, der Direktor der Königlichen und Provinzialbibliothek in Hannover, hat dem Vorstande angezeigt, daß seine Berufspflichten ihm nicht gestatten, den 7. Band des Hansischen Urkundenbuches (1434—1450) zu vollenden. Mit der Vollendung des Werkes ist nunmehr Dr. Konrad Bahr, bisher in Berlin, jetzt in Göttingen, betraut worden, der die Arbeiten seit dem 1. April d. Js. in Angriff genommen hat.

Die Herausgabe einer Geschichte der Bremer Seeschiffahrt hat der Vorstand Dr. Hermann Entholt in Bremen übertragen. Er hofft, bis zum Ende des Jahres 1915 sein Werk fertig zu stellen.

Das diesjährige Pfingstblatt bringt eine Abhandlung von Dr. Walther Vogel: »Die Hansestädte und die Kontinental-sperre.«

Dr. Bernhard Hagedorn ist mit der Durcharbeitung des überreichen Materials der Verkehrsbeziehungen mit Spanien und Portugal bis Weihnachten 1912 in Lübeck und seitdem in Hamburg beschäftigt gewesen. Aus seinem Berichte sei hier das Folgende mitgeteilt:

»Lübeck hat seit dem Wiederbeginn des spanisch-niederländischen Krieges (1621) noch einmal mit Energie danach gestrebt, seiner Schiffahrt im iberischen Verkehr Ersatz für die zunehmende Einschränkung seiner Handelsgeltung auf der Ostsee zu verschaffen, dabei aber mit den größten Hindernissen zu kämpfen gehabt: den Kapereien der Niederländer, der Engländer, vor allem der Barbaresken, und daneben den Bedrückungen und Erpressungen durch die spanischen Beamten. In diese Bewegung hinein spielen die Bestrebungen, die Hanse in den Dienst der Gegenreformation zu stellen, die an den Loskauf der in den Barbareskenstaaten gefangen gehaltenen Seeleute anknüpfen und in den kaiserlich-spanischen Reichsmarineplänen (1627—1630) ihren Höhepunkt erreichen, aber auch noch späterhin wiederholt sich geltend machen, indem den Städten als Äquivalent für die im spanischen Handelsverkehr gebotenen Vorteile der Anschluß an die kaiserlich-ligistische Politik angesonnen wird. In Zusammenhang damit stehen die Versuche des kaiserlichen Botschafters in Madrid, die hansischen Konsuln und Agenten und zugleich die deutschen Niederlassungen in den spanisch-portugiesischen Handelsplätzen sich unterzuordnen. Auch der Gegensatz zwischen Lübeck und Hamburg macht sich geltend, insbesondere Hamburgs Bestreben, auch die letzten gemein-hansischen Einrichtungen zu beseitigen und seine eigenen Wege zu gehen. Das umfangreiche Material ist nicht ohne Reiz, zumal wiederholt die Vertretung der Hanse in der Hand hervorragend begabter Männer lag.

Abgesehen von dem größeren Teile des Spanienfahrerarchivs der Handelskammer sind die Lübecker Bestände im wesentlichen

aufgearbeitet. In Hamburg hat der Brand die Masse des vorhandenen gewesenen Materials vernichtet. Hagedorns Studien gelten dort jetzt den Einzelheiten des Verkehrs, den Formen des Handels, den einzelnen Kaufleuten und Maklern, den Schiffen und Waren. Die umfangreichen Reichskammergerichtsakten liefern hierzu ein glänzendes Material, Handlungsbücher, Schiffspapiere, Rechnungsauszüge. Auch über Leben und Treiben, Vermögen und Handelsbeziehungen der in Spanien und Portugal ansässigen Deutschen geben die Akten vielseitige Kunde. Daneben sind statistische Quellen ausgeschöpft, insbesondere die wertvollen Admiralitätszollbücher.« —

So erfreulich es ist, daß die Arbeit des Hansischen Geschichtsvereins reiche Blüten treibt, so kann es nicht Wunder nehmen, daß die ganz außerordentliche Zahl der großen Publikationen und der Abschluß der Verträge mit unseren neuen Mitarbeitern das angesammelte Kapital des Vereins — abgesehen von den für besondere Arbeiten stiftungsgemäß reservierten Summen — aufzehrt. Es wird besonderer Bemühungen des Vorstandes bedürfen, um wieder eine angemessene Kapitalreserve zu schaffen; denn durch die regelmäßigen Mitgliederbeiträge allein kann der weiterhin erforderliche Bedarf nicht gedeckt werden. Dankbar erkennt der Vorstand an, daß der Magistrat von Danzig zur Deckung der Kosten des Danziger Inventars einen Beitrag von 2000 Mark geleistet hat. —

Auf dem internationalen historischen Kongreß, der im Anfang April dieses Jahres in London abgehalten wurde, war der Hansische Geschichtsverein durch Professor Dietrich Schäfer und den Vorsitzenden vertreten, die neben der Fülle der gebotenen Anregungen von der besonderen Aufmerksamkeit berichten, deren sie sich seitens des Komités wie auch von seiten der Regierung zu erfreuen hatten. Der nächste Kongreß wird 1918 in St. Petersburg stattfinden.

Über die Bewegung im Mitgliederbestande ist zu berichten:

8 Mitglieder sind verstorben, nämlich:

Generaldirektor Scheel, Grunewald-Berlin,

Kommerzienrat H. Wolff, Braunschweig,

Pastor. emer. Schenkel, Bremen,

Geh. Kommerzienrat H. von Stein, Köln,
 Geh. Medizinalrat Dr. med. Tergast, Emden,
 Bürgermeister Dr. Burchard, Hamburg,
 Anton D. Gütschow, Hamburg,
 Rentner Heinrich Behrens, Lübeck.

18 Mitglieder kündigten ihren Austritt an. Dagegen sind
 10 Mitglieder dem Verein beigetreten:

Direktor des Königl. Staatsarchivs Archivrat Professor
 Dr. Adolf Warschauer, Danzig,
 Dr. Otto Held, Magdeburg,
 Frau Witwe Gütschow, Hamburg,
 Museumsdirektor Dr. W. Behncke, Hannover,
 Lehrer Johs. Warncke, Lübeck,
 Dr. Friedrich Schulz, Prenzlau,
 Rittergutsbesitzer Köster, Ravensruh bei Neukloster,
 Architekt Hermann Wessel, Schwanenwerder-Berlin,
 Frau Stabsarzt Dr. Gerome, Potsdam,
 Großherzogliche Universitätsbibliothek Rostock.

Der Verein zählt heute 477 Mitglieder.

Es gereicht dem Vorstande zur Freude, von dem nunmehr
 vorliegenden Ergebnisse des im Jahre 1907 erlassenen Preis-
 ausschreibens für eine Geschichte der deutschen Seeschifffahrt be-
 richten zu können. Der Preis von 3000 Mark war seinerzeit
 von Senator Possehl in Lübeck gestiftet. Es wurde eine Arbeit
 eingeliefert mit dem Motto:

„Treue und wurzelnde Kraft erwachsen auf
 heimischem Boden.
 Weitblick und wagenden Mut schafft uns das
 wogende Meer.“

Als Verfasser wurde Dr. Walther Vogel in Berlin er-
 mittelt.

Die Arbeit ist des Preises für würdig erklärt. Das Urteil
 des vom Vorstande eingesetzten Preisrichter-Kollegiums wird dem-
 nächst veröffentlicht werden. Das drei Bände umfassende Werk
 wird im Verlage von Georg Reimer erscheinen.

II.

Nachricht über die derzeitige Zusammensetzung des Vorstandes.

Bibliothekar Dr. Ernst Baasch, Hamburg, erwählt 1912.

Syndikus Dr. Wilhelm von Bippen, Bremen, erwählt 1879,
zuletzt wiedergewählt 1904.

Senator Dr. Ferdinand Fehling, Lübeck, Vorsitzender, er-
wählt 1903.

Geh. Justizrat Prof. Dr. Ferdinand Frensdorff, Göttingen,
erwählt 1876, zuletzt wiedergewählt 1908.

Archivdirektor Prof. Dr. Joseph Hansen, Köln, erwählt 1908.

Staatsarchivar Archivrat Dr. Johannes Kretschmar, Lübeck,
erwählt 1910.

Geh. Regierungsrat Prof. Dr. Goswin Freiherr von der
Ropp, Marburg, erwählt 1892, zuletzt wiedergewählt 1906.

Geheimrat Prof. Dr. Dietrich Schäfer, Berlin-Steglitz, er-
wählt 1903.

Prof. Dr. Walther Stein, Göttingen, erwählt 1907.

Geh. Archivrat Dr. Paul Zimmermann, Wolfenbüttel, erwählt
1901, zuletzt wiedergewählt 1907.

Im Jahre 1912 eingegangene Schriften.

- Aachen: Aachener Geschichts-Verein. Zeitschrift. Bd. 33. 34.
- Amsterdam: Historisch Genootschap. Bijdragen en Mededeelingen. Deel 33.
- Berlin: Verein für Geschichte der Mark Brandenburg. Forschungen Bd. 24, 2.; Bd. 25, 1.
- Berlin: Verein für die Geschichte Berlins. Mitteilungen. Jahrg. 1912. Nr. 4. 5. 7/8. 12. 1913. Nr. 1. Schriften. Heft 45.
- Berlin: Verein »Herold«. »Der Deutsche Herold«. Jahrg. 43, 3—12; 44, 1—3.
- Brügge: Société d'émulation de Bruges. Annales. Tome 62, 2—4; 63, 1.
- Danzig: Westpreußischer Geschichtsverein. Zeitschrift. Heft 54. Mitteilungen. Jahrg. 11.
- Deventer: Cameraars Rekeningen van Deventer. Deel 7, 3.
- Dorpat: Gelehrte esthnische Gesellschaft. Sitzungsberichte. Jahrg. 1911.
- Dortmund: Historischer Verein für Dortmund und die Grafschaft Mark. Beiträge. Bd. 21; Bd. 22.
- Düsseldorf: Düsseldorfer Geschichtsverein. Beiträge zur Geschichte des Niederrheins. Bd. 24; Bd. 25.
- Fellin: Felliner literarische Gesellschaft. Jahresbericht 1909 bis 1911.
- Greifswald: Rügisch-Pommerscher Geschichtsverein. Pommersche Jahrbücher Bd. 1—12 und Erg.-Bd. 1. 2.
- Halle a. S.: Thüringisch-Sächsischer Geschichtsverein. Zeitschrift. Bd. 2, 1. Jahresbericht 1911—12.
- Hamburg: Verein für Hamburgische Geschichte. Zeitschrift. Bd. 16, 2. 17. Mitteilungen. Jahrg. 29. 31.

- Helsingfors: Finska Fornminnesföreningen. Finskt Museum Bd. 18. Tidskrift Bd. 25. 26.
- Kassel: Verein für hessische Geschichte und Landeskunde. Zeitschrift. Inh.-Verz. z. Bd. 1—45. Bd. 46. Mitteilungen. Jahrg. 1911/12.
- Kiel: Verein für Schleswig-Holsteinische Geschichte. Zeitschrift. Bd. 42.
- Kiel: Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte. Mitteilungen. Heft 28.
- Köln: Historischer Verein für den Niederrhein, insbesondere die alte Erzdiözese Köln. Annalen. Heft 92. 93.
- Kopenhagen: Danske historiske Forening. Historisk Tidsskrift. 8. Raekke. Bd. 3, 2—6; 4, 1.
- Kristiania: Norske historiske Forening. Historisk Tidsskrift 5. Raekke. Bd. 2, 1. 2.
- Lund: Lauritz Weibull. Historisk Tidsskrift för Skåneland. Bd. 4, 1—6.
- Magdeburg: Verein für Geschichte von Stadt und Land Magdeburg. Geschichtsblätter. Jahrg. 46.
- Münster: Verein für Geschichte und Altertumskunde Westfalens. Zeitschrift. Bd. 63. 64, 2. 65, 2. 66, 2. 68, 2. 69.
- Nürnberg: Germanisches Nationalmuseum. Anzeiger. Jahrg. 1911. Mitteilungen. Jahrg. 1911.
- Osnabrück: Verein für Geschichte und Landeskunde von Osnabrück. Mitteilungen. Bd. 36.
- Reval: Estländische literarische Gesellschaft. Beiträge. Bd. 7, 3. 4. Katalog zu der Ausstellung von Bildern und Plänen estländischer Städte. 1912. Osten-Sacken, Der Kampf der livländischen Städte um die Vorherrschaft im Hansekontor zu Nowgorod bis 1442.
- Riga: Gesellschaft für Geschichte und Altertumskunde der Ostseeprovinzen Rußlands. Jahrg. 1911, 1.
- Stade: Verein für Geschichte und Altertümer der Herzogtümer Bremen und Verden und des Landes Hadeln. Stader Archiv. N. F. Heft 2.
- Stans: Historischer Verein in Luzern. »Geschichtsfreund« Bd. 67.

Stettin: Gesellschaft für Pommersche Geschichte und Altertumskunde. Monatsblätter. Jahrg. 1911. »Baltische Studien«. Bd. 15.

Stuttgart: Württembergische Kommission für Landesgeschichte. Vierteljahrshefte. Jahrg. 20, 2—4; Jahrg. 21; 22, 1.

Utrecht: Vereeniging tot uitgave der bronnen van het oude vaderlandsche recht gevestigd te Utrecht. Oude vaderlandsche Rechtsbronnen. 2. Reihe, Nr. 14.

Zürich: Allgemein geschichtsforschende Gesellschaft der Schweiz. Jahrbuch Bd. 37.

Bring, Trollhätte kanals historia till 1844. Stockholm 1912.

Flensburg, Die mittelniederdeutschen Predigten des Jordanes von Quedlinburg in Auswahl. Inaug.-Diss. Lund 1911.

Meinander och Rinne, Finlands kyrkor. 1. Nykyrko och Nystad. Helsingfors 1912.

Warncke, Handwerk und Zünfte in Lübeck. Lübeck 1912.

Abrechnung für 1912/13.

Einnahme.

Beitrag Sr. Majestät des Kaisers und Königs . . .	100,00 Mk.
Beiträge deutscher Städte	8 776,00 »
» niederländischer Städte	379,01 »
» von Vereinen und Instituten	514,80 »
» von Personen	2 445,55 »
Zinsen	810,76 »
Für verkaufte Schriften	619,30 »
Überschuß der Pfingstversammlung 1912 in Wismar	30,26 »
	13 675,68 Mk.
Kassenbestand im April 1912	2 613,46 »
	16 289,14 Mk.

Ausgabe.

Verwaltung	525,73 Mk.
Wissenschaftliche Veröffentlichungen:	
Geschichtsblätter	4 617,68 »
Pfingstblätter	560,05 »
Rezesse	2 249,75 »
Inventare	5 890,15 »
Abhandlungen zur Verkehrsgeschichte . . .	808,50 »
Sonstiges: Ausgaben des Vorstandes	1 372,25 »
	16 024,11 Mk.
Kassenbestand am 8. April 1913	265,03 »
	16 289,14 Mk.
Vermögensbestand im April 1913	19 265,03 Mk.